

SKRIPSI



TINJAUAN HUKUM TERHADAP HAK LINTAS DAMAI DI PERAIRAN NUSANTARA

**OLEH
MUHAMMAD FAJRIN
B 111 08 904**

**BAGIAN HUKUM INTERNASIONAL
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2012**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN HUKUM TERHADAP HAK LINTAS DAMAI
DI PERAIRAN NUSANTARA**

**Oleh
MUHAMMAD FAJRIN
B 111 08 904**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana
dalam Program Kekhususan Hukum Internasional
Program Studi Ilmu Hukum**

Pada

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2012**

ABSTRAK

Muhammad Fajrin (B111 08 904), Tinjauan Hukum Terhadap hak Lintas Damai Di Perairan Nusantara. Dibimbing oleh **Alma Manuputty** dan **Marcel Hendrapaty**.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hak lintas damai dari segi hukum internasional dan juga untuk mengetahui implementasi hak lintas damai dalam perundang-undangan nasional, yaitu dalam Undang-Undan Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentand Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Penelitian ini dilaksanakan di Perpustakaan Pusat Universitas Hasanuddin Makassar dan Perpustakaan Fakultas Hukum Unversitas Hasanuddin Makassar, dengan teknik *library research* (penelitian kepustakaan) yang selanjutnya data tersebut dianalisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif serta dengan metode deduktif, yaitu berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus.

Hasil yang diperoleh enulis dari penelitian yang dilakukan adalah : 1) bahwa secara nasional pengaturan mengenai hak lintas damaiterdapat dalam beberapa peraturan, antara lain Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia (yang kemudian direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Trntang Perairan Indonesia), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nation Law of The Sea* 1982, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. 2) Negara Pantai dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial dengan menggunakan alur laut (*sea lines*) dan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schemes*) sebagaimana diatur dalam Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982. Demikian juga pelayaran dengan menggunakan hak lintas transit karena ketentuan Pasal 41 Konvensi Hukum Laut 1982 yag mengatur alur laut dan skema pemisah lintas transit.

UCAPAN TERIMA KASIH

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Puji syukur Alhamdulillah penulis panjatkan pada ALLAH SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya, serta kejaiban yang tidak putus diberikan sehingga penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Sembah sujud dan hormat penulis haturkan kepada seluruh orang tuaku terutama Mama Dra. Hj Hijrah atas kesabaran, kasih sayang, dan doa yang tidak pernah putus dan selalu menguatkan Penulis, dan Ayah Abbas Hady S.H. atas pengorbanan dan pengalaman hidup yang menjadi bekal berharga bagi Penulis.

Skripsi ini dapat diselesaikan tidak terlepas dari bimbingan, bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, baik materiil maupun moril. Untuk itu pada kesempatan ini secara khusus dan penuh kerendahan hati penulis menghaturkan banyak terima kasih kepada Ibu Prof. Dr. Alma Manuputty, S.H., M.H. dan Bapak Marcel Hendrapati, S.H., M.H. selaku pembimbing yang dengan sabar telah mencurahkan tenaga, waktu dan pikiran dalam mengarahkan dan membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan limpahan berkah dan hidayah-Nya kepada Beliau berdua.

Tak lupa penulis menyampaikan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Prof. DR. Dr. Idrus A. Paturusi SpBO, selaku Rektor Universitas Hasanuddin.
2. Bapak Prof. Dr. Aswanto, S.H., M.H., DFM selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

3. Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H., M.H. , selaku Wakil Dekan Bidang Akademik. Dr. Anshory Ilyas, S.H., M.H. , selaku Wakil Dekan Bidang Perlengkapan dan Keuangan. Romi Librayanto, S.H., M.H. , selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan.
4. Ibu Iin Karita Sakharina, S.H., M.A. selaku Penasehat Akademik yang telah membimbing dan mengajarkan ilmunya.
5. Bapak Dr. Maasba Magassing, S.H., M.H. , Bapak Maskun, S.H., LL.M., dan Ibu Trifenny Widayanti, S.H., M.H. , selaku penguji yang telah meluangkan waktunya dengan tulus memberikan nasihat kepada Penulis, guna kesempurnaan skripsi ini.
6. Para Dosen / pengajar Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan ilmu berharga bagi Penulis.
7. Seluruh staf administrasi dan karyawan Fakultas Hukum yang telah banyak memberikan bantuan kepada Penulis selama masa studi hingga selesainya skripsi ini.
8. Seluruh staf Perpustakaan Pusat Universitas Hasanuddin dan seluruh staf Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu dan melayani selama Penulis melakukan penelitian.
9. Kepada Om, Tante, Kakak, dan Adik dari Keluarga di Takalar, terutama kakek tercinta H. Zainuddin Salengke Dg Lawa, terima kasih atas semua doa dorongan semangat dan pengalaman hidup kepada Penulis.
10. Kepada para sahabat di Exact01 Community yang telah memberi dukungan kepada Penulis. Dimana pun kalian berada selalu ingat *We never walk alone*.

11. Teman-teman di Komunitas Basket Takalar, Didik Herdianto, Herwin Yusuf, dkk terima kasih atas dorongan motivasi dan semangat selama ini.
12. Sahabat seperjuangan di Fakultas Hukum, Said Hamzah Rifandy, M. Alwin Hajaning, Suci Sucilawati Sultan, S.H. yang telah banyak membantu selama studi, Penulis bangga memiliki sahabat seperti kalian.
13. Kakak-kakak senior : Putri Wulan Anggraini, S.H., Retna Dumila, S.H., Khadijah Syahrana, S.H., Yulianti Mahmud, S.H., Enrico Damopolii, S.H., Eddy Yunus SH, Muh. Taufiq SH, Kartini SH, Berdina Dorura SH, Jane Anggarini SH, Agustinus, Nana Mariana SH, Triwari SH, Magfirah Suryani SH, Rinny, A. Armi, Diyah Safitri SH, Lia, Waode Nurhayati SH, Veby, Muslimin SH, A. Kurniawan SH, Fauzi Sain SH, Laode Aslan SH, M. Akbar Wahid SH, A. Ridha Wahyullah SH, Fadly Yasser SH, Hamka Hari SH, Nefriansa SH, Khaerul SH, Aswin, P.R. Silloy SH, Andika Pratama SH, Raditya D., Didik Kadri, dkk. HEAVEN'S GATE COMMUNITY (HGC!) yang telah banyak memberikan doa, dukungan, motivasi, serta telah menghiasi hari-hari Penulis di GAZEBO Hukum dengan canda tawa dan kenangan yang tak ternilai dan tidak akan terlupakan.
14. Teman-teman jurusan Hukum Internasional 2008 terima kasih atas semangat yang selalu diberikan kepada Penulis.
15. Teman-teman KKN-PH KEMENLU 2011 yang telah membuat bagian indah tersendiri bagi Penulis.
16. Teman-teman Kokur Bola Basket Fakultas Hukum yang telah banyak membantu Penulis dalam berorganisasi dan berprestasi dalam olahraga.
17. Teman-teman seangkatan NOTARIS 2008 serta teman-teman yang tidak bisa Penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungannya selama ini.

Terakhir Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan masih banyak kekurangan baik dalam bentuk penyajian maupun bentuk penggunaan bahasa, karena keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang dimiliki oleh penulis. Maka dengan kerendahan hati, penulis mengharapkan kritik, saran ataupun masukan yang sifatnya membangun dari berbagai pihak guna penyempurnaan skripsi ini kedepannya dapat bermanfaat bagi kita semua.

Semoga Allah swt membalas budi baik para Bapak, Ibu, dan rekan-rekan sekalian.

Aamiin

BILLAHİ TAUFİK WALHIDAYAH

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 2012

Muhammad Fajrin

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
ABSTRAK.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH	vi
DAFTAR ISI	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional	7
B. Sejarah dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia	9
C. Negara Kepulauan	17
D. Pengaturan Rezim Hukum Laut	21
1) Laut Territorial dan Zona Tambahan	21
2) ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif)	24
3) Landas Kontinen	24
4) Laut Lepas	25
E. Macam-Macam Hak Lintas	26
1) Hak Lintas Damai	26
2) Hak Lintas Transit	33
3) Hak Lintas Alur Kepulauan	35
BAB III METODE PENELITIAN	41
A. Lokasi penelitian	41
B. Jenis dan Sumber data	41
C. Teknik Pengumpulan Data	42
D. Teknik Analisis data	42

BAB IV PEMBAHASAN	43
A. Pengaturan Hak Lintas Damai Dalam Hukum Laut Internasional	43
1. Konsep Hak Lintas Damai Dalam Hukum Laut Internasional.....	47
a. Hak Lintas Negara Pantai.....	48
b. Hak Lintas Damai Negara Kepulauan	53
2. Hak dan Kewajiban Indonesia Dalam Pelaksanaan Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing.....	53
3. Yurisdiksi Negara Pantai.....	59
B. Implementasi Hak Lintas Damai Dalam Regulasi Peraturan	63
Perundang-undangan Nasional	63
1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut PBB 1982	63
2. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.....	66
3. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia	67
4. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	73
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	81
B. Saran	82
DAFTAR PUSTAKA	84

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Suatu negara dapat dikategorikan sebagai suatu negara berdaulat apabila memiliki wilayah, penduduk, pemerintah, dan pengakuan dari negara-negara berdaulat lainnya baik secara *de Jure* ataupun secara *de facto*, Indonesia sebagai suatu negara besar yang berdaulat memiliki ke empat hal itu. Untuk masalah wilayah Indonesia disebut sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki 17.508 pulau baik yang kecil maupun yang besar. Konsep negara kepulauan Indonesia ini didapat pada tahun 1957 melalui Deklarasi Juanda. Dalam deklarasi ini juga Indonesia mengumumkan secara unilateral / Sepihak bahwa lebar laut Indonesia (Laut teritorial Indonesia) adalah jalur laut selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia.

Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut teritorial Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah dibawahnya, dan air di atasnya dengan batas terluar 200 mil laut yang diukur dari garis pangkal laut teritorial Indonesia. Laut lepas adalah bagian dari laut yang tidak termasuk dalam ZEE, laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan Indonesia, dan perairan pedalaman Indonesia. Landas kontinen Indonesia adalah dasar laut dan tanah di bawahnya, di luar

perairan wilayah Republik Indonesia sampai kedalaman 200 meter atau lebih, dimana masih mungkin diselenggarakan eksploitasi kekayaan alam.

Untuk letak geografisnya Indonesia berada pada 6° Lintang Utara - 11° Lintang Selatan dan 95° Bujur Timur - 141° Bujur Timur. Indonesia terletak di Asia Tenggara, yang wilayahnya sangat strategis apabila di lihat dari letak wilayahnya Indonesia di apit oleh dua samudera dan dua benua. Indonesia terletak diantara samudera Pasifik dan samudera Hindia serta benua Asia dan benua Australia. Letak Indonesia yang sangat strategis ini memungkinkan banyak kapal yang datang melewati ataupun datang berlabuh di dalam wilayah perairan Indonesia. Kapal-kapal yang banyak melewati dan berlabuh di perairan Indonesia ini adalah kapal-kapal dagang asing tapi tidak menutup kemungkinan adanya kapal-kapal perang milik Negara lain masuk dalam wilayah perairan Indonesia. Hal ini disebabkan semakin banyaknya kerjasama Negara-negara asia dengan Negara-negara Eropa maupun Amerika dan di mana Indonesia juga terlibat dalam kerjasama-kerjasama itu. Hubungan Kerjasama-kerjasama itu baik dalam bidang perdagangan maupun dalam bidang pertahanan (militer).

Setiap negara pada dasarnya memiliki hak untuk berlayar di laut teritorialnya, ZEE, laut lepas, dan laut territorial milik Negara lain. Namun dalam hal ini berhubungan dengan hak untuk berlayar di laut atau perairan territorial milik Negara lain, suatu Negara di atur dalam Konvensi Hukum Laut I 1958 dan Konvensi Hukum Laut II 1982 pada pasal 17:

Lintas Damai :

“Dengan tunduk pada ketentuan Konvensi ini, kapal semua Negara, baik Negara berpantai ataupun Negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.”¹

Untuk hak lintas damai yang berhubungan dengan aturan atas kapal-kapal yang menikmati hak lintas damai dan kewajiban serta hak Negara pantai dalam hubungan peraturan negaranya diatur dalam KHL 1982 diatur dalam pasal 20 sampai pada pasal 32.

Salah satu kasus yang hak lintas damai yang berhubungan dengan Indonesia yaitu kasus pengusiran kapal *Ferry Lusitania Expresso* yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia pada 11 Maret 1992. Kapal ferry Lusitania Expresso ini adalah kapal berbendera Portugal yang penumpangnya adalah Kelompok Anti Integritas Portugal. Kapal ini berlayar dari Lisabon, Portugal menuju Dili dengan tujuan untuk melakukan tabur bunga di pemakaman Santa Cruz, Dili. Kelompok anti Integritas yang menggunakan kapal ini dinilai oleh pemerintah Indonesia yang pada saat itu memiliki konflik dengan masyarakat Timor-Timur (yang mendukung referendum pemisahan Timor-timur dari Indonesia 12 November 1991), melakukan provokasi politik dan kegiatan kelompok ini didukung oleh pemerintah Portugal. Oleh karena itu sebagai suatu bentuk respon dari pemerintah Indonesia pada saat itu, untuk meredam misi provokasi adalah dengan membentuk Satuan Tugas Aru Jaya (Satgas Aru Jaya) dengan tugas pokok

¹ Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982).

dari satgas ini adalah mencegah dan mengusir Ferry Lusitania Expresso yang akan melakukan ziarah di tempat pemakaman Santa Crus Timor-Timur².

Kasus pengusiran kapal *Ferry Lusitania Expresso*, yang dilakukan oleh Indonesia menunjukkan bahwa hak lintas damai itu dapat dibatasi apabila ada hal-hal yang melanggar atau mengacaukan aturan kedaulatan suatu Negara, namun di sisi lain aturan kedaulatan suatu Negara tidak bias membatasi atau melanggar hak-hak lintas damai yang dimiliki oleh Negara lain dalam melakukan pelayaran.

Indonesia memiliki hak dan kewajiban sebagai negara kepulauan yang memiliki kedaulatan dan yurisdiksi penuh atas laut teritorialnya dan dalam penetapan alur lintas bagi kapal asing yang melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, penetapannya harus dengan ketentuan-ketentuan yang telah disepakati secara internasional berdasarkan saran-saran yang direkomendasikan atau diusulkan oleh pihak-pihak yang berkepentingan, sebagai contoh adalah IMO (*International Maritime Organisation*) sebagai organisasi internasional yang berkompeten. Selain itu harus diadakan publikasi jelas dan meluas secara internasional dan mengharuskan adanya pencantuman alur laut dan skema pemisah lalu lintas pada peta agar diketahui secara meluas, yang nantinya dipergunakan untuk pelayaran internasional. Selain untuk menjamin dan menghormati adanya kebebasan navigasi secara internasional, hal tersebut

² <http://www.tandef.net/pengusiran-kapal-lusitania-expresso-tanggal-11-maret-1992>, di update tanggal 17 November 2012, jam 16.00 Wita.

sangat penting guna menjaga ketahanan dan pertahanan Indonesia dari peristiwa yang terjadi di laut dan perairan kepulauan yang dapat mengancam integritas dan stabilitas Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, untuk memfokuskan penulisan skripsi ini maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah :

1. Bagaimanakah pengaturan hak lintas damai dari menurut hukum internasional?
2. Bagaimanakah implementasi hak lintas damai dalam perundang-undangan Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan hak lintas damai dari segi hukum internasional.
2. Untuk mengetahui bagaimanakah implementasi hak lintas damai dalam Undang-undang No. 6 Tahun 1996, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002, dan Undang-undang Pelayaran

D. Manfaat Penelitian

1. Data dan referensi yang dikumpulkan dapat dijadikan salah satu rujukan dan bahan pembelajaran dan pengembangan ilmu pengetahuan khususnya mengenai kajian hukum laut.
2. Hasil penelitian dapat menjadi masukan bagi pemerintah dalam pembuatan aturan atau regulasi di bidang kelautan khususnya mengenai hak lintas damai itu sendiri.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional

Sejak kuartal kedua abad keduapuluh, hingga kuartal keempat puncaknya pada tahun 1982 sejak ditandatanganinya Konferensi Hukum laut III (KHL III) di Montego Nay, Jamaika. UNCLOS III merupakan babak baru dari kodifikasi hukum laut internasional modern yang menjadi rujukan bagi *State Parties* dari konferensi tersebut.³

Mengenai sejarah hukum laut internasional perlu diawali dengan pembahasan mengenai fungsi laut bagi umat manusia. Dalam sejarah, laut terbukti telah mempunyai berbagai fungsi, antara lain sebagai :

1. Sumber makanan bagi umat manusia.
2. Jalan raya perdagangan.
3. Sarana untuk penaklukan.
4. Tempat pertempuran-pertempuran.
5. Tempat bersenang-senang, dan
6. Alat pemisah dan pemersatu bangsa.⁴

Bertitik tolak dari uraian di atas dapat dikemukakan bahwa laut dapat digunakan oleh umat manusia sebagai sumber daya alam bagi penghidupannya, jalur perdagangan, kepentingan pertahanan dan keamanan dan berbagai

³ Boer Mauna. 2005 *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Globa*. Hlm 304

⁴ Hasyim Djalal. 1979, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman. hlm 1.

kepentingan lainnya. Fungsi-fungsi laut tersebut telah dirasakan oleh umat manusia, dan telah memberikan dorongan terhadap penguasaan dan pemanfaatan laut oleh masing-masing Negara atau kerajaan yang didasarkan atas suatu konsepsi hukum.⁵

Lahirnya konsepsi hukum laut internasional tersebut tidak dapat dilepaskan dari sejarah perkembangan hukum laut internasional mengenai perdebatan antara dua konsepsi, yaitu :

1. *Res Communis*, yang menyatakan bahwa laut itu adalah milik bersama masyarakat dunia, dan karena itu tidak dapat diambil atau dimiliki oleh masing-masing Negara.
2. *Res Nullius*, yang menyatakan bahwa laut itu tidak ada yang memiliki, dan karena itu dapat diambil dan dimiliki oleh masing-masing Negara.⁶

Kedua doktrin tersebut diawali sejarah panjang mengenai penguasaan laut oleh Imperium Roma. Pemikiran hukum bangsa Romawi terhadap laut didasarkan atas doktrin *res communis omnium* (hak bersama seluruh umat manusia) yang memandang bahwa penggunaan laut bebas atau terbuka bagi setiap orang. Asas tersebut selain untuk kepentingan pelayaran, menjadi dasar pula untuk kebebasan menangkap ikan.⁷

Di sisi lain, pemilikan suatu kerajaan dan Negara atas laut yang berdekatan dengan pantainya didasarkan atas konsepsi *res nullius*. Menurut

⁵ Didik Mohammad Sodik. 2011 *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. hlm 1

⁶ Hasyim Djalal, *Op Cit*, hlm 11

⁷ Didik Mohammad Sodik. *Op Cit*, hlm 2

konsepsi ini, laut bisa dimiliki apabila yang berhasrat memilikinya bias menguasai dengan mendudukinya (okupasi). Walaupun penguasaan mutlak terhadap laut oleh Imperium Romawi telah berakhir , akan tetapi pemilikan laut oleh negara-negara dan kerajaan tetap menggunakan asas-asas hukum Romawi.⁸

Di lihat dari sejarah perkembangan hukum internasional sejak zaman Romawi, rezim laut teritorial sudah merupakan bagian penting dari hukum kebiasaan internasional. Sementara dalam konteks kebebasan di laut, ajaran Grotius yang didasarkan atas doktrin *res communis omnium* telah meletakkan dasar bagi perkembangan pemikiran hukum laut internasional modern tentang kebebasan di laut lepas yang dikenal pada zaman sekarang. Dengan diakuinya pembagian laut kedalam laut teritorial yang jatuh di bawah kedaulatan penuh suatu Negara pantai dan laut lepas yang bersifat bebas untuk seluruh umat manusia, telah menyelesaikan pertentangan kepentingan antar negara mengenai laut.⁹

B. Sejarah Dan Perkembangan Hukum Laut Di Indonesia

Perkembangan hukum laut internasional setelah Perang Dunia ke-II tidak akan lengkap tanpa mnguraikan usaha dan tindakan-tindakan Indonesia di bidang ini. Langkah-langkah yang telah diambil oleh Indonesia di bidang ini merupakan suatu konsekuensi yang wajar daripada proklamasi kemerdekaan Republik

⁸ Ibid. hlm 3

⁹ Ibid. hlm 6

Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 dan merupakan suatu tindakan pelengkap daripadanya di bidang hukum laut.¹⁰

Pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan suatu pernyataan (Deklarasi) mengenai wilayah Perairan Indonesia yang berbunyi sebagai berikut :

“Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia”.

Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin selama dan sekadar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar pada pulau-pulau terluar Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-Undang.

Pertimbangan-pertimbangan yang mendorong Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan pernyataan mengenai wilayah Perairan Indonesia adalah:

1. Bahwa bentuk geografi Republik Indonesia sebagai suatu Negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri yang memerlukan pengaturan tersendiri;

¹⁰ Mochtar Kusumaatmadja. 1978, *Hukum Laut Internasional*. Hlm 186

2. Bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia semua kepulauan serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat;
3. Bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi dari pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam "*Teritoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939*" pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan kepentingan keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia;
4. Bahwa setiap negara yang berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandang perlu untuk melindungi keutuhan dan keselamatan negaranya.¹¹

Perlu dikemukakan bahwa pada waktu pernyataan pemerintah mengenai Perairan Indonesia ini dikeluarkan, negara kita sedang menghadapi bahaya dari luar maupun dari dalam. Dari luar karena sengketa dengan Belanda mengenai Irian Jaya (Irian Barat pada waktu itu) sedang memuncak setelah dialami kegagalan untuk menyelesaikannya dengan jalan damai ; dari dalam karena negara diancam oleh gerakan-gerakan separatis di daerah-daerah yang kemudian menjelma menjadi pemberontakan.

Pernyataan pemerintah mengenai wilayah perairan Indonesia ini merupakan peristiwa yang penting dan menentukan dalam usaha pemerintah untuk meninjau kembali dan mengubah cara penetapan batas laut teritorial yang telah diusahakannya sejak pertengahan tahun 1956 dengan membentuk suatu

¹¹ *Ibid.* hlm 187

Panitia Interdeparlemental untuk meninjau kembali masalah laut teritorial dan lingkungan maritim.¹²

Di dalam menghadapi situasi yang diancam disintegrasi politik karena gerakan-gerakan separatis dan pemberontakan, pemerintah pada waktu itu membutuhkan suatu konsepsi yang dapat secara jelas, nyata, dan mungkin dijadikan simbol daripada kesatuan dan persatuan bangsa dan Negara Indonesia.

Setelah menjelaskan arti konsepsi nusantara dan pertimbangan-pertimbangan yang mendorong pemerintah mengeluarkan Deklarasi 13 Desember 1957, yang kemudian dikenal dengan Deklarasi Djuanda, baiklah dijelaskan akibat konsepsi nusantara ini dalam arti kewilayahan serta akibat-akibatnya.

Deklarasi ini yang menjadikan “segala perairan di antara dan di sekitar pulau-pulau” bagian dari wilayah nasional mempunyai akibat hukum yang penting bagi pelayaran internasional karena bagian laut lepas (*high seas*) yang tadinya bebas (*free*) dengan tindakan Pemerintah Indonesia ini (hendak) dijadikan bagian dari wilayah nasional. Mengingat bahwa kita tidak bisa begitu saja meniadakan kebebasan berlayar di perairan-perairan demikian yang telah ada sejak zaman dulu, maka Deklarasi 13 Desember 1957 dengan tegas menyatakan bahwa “....lalu lintas kapal-kapal asing melalui perairan Indonesia dijamin selama tidak merugikan keamanan dan keselamatan Negara Indonesia”.¹³

¹² *Ibid.* hlm 188

¹³ *Ibid.* hlm 189

Dengan demikian jelas kiranya bahwa hak lintas damai (*the right of innocent passage*) kapal-kapal asing merupakan bagian yang tak terpisahkan (*integral part*) dari konsepsi nusantara. Tidak lama setelah Deklarasi 13 Desember 1957 dikeluarkan, beberapa negara menyatakan tidak mengakui klaim Indonesia atas perairan di sekitar dan di antara pulau-pulaunya. Di antara Negara-negara yang menyatakan tidak setuju antara lain yaitu Amerika Serikat, Australia, Inggris, Belanda, dan New Zealand, dikarenakan secara otomatis luas Negara Indonesia sebagai negara kepulauan bertambah dan negara-negara lain tidak bebas lagi melakukan lintas atau akses di perairan pedalaman karena statusnya telah mutlak menjadi laut teritorial yang sebelumnya berstatus laut lepas. Sedangkan yang menyatakan menyokong hanya USSR dan Republik Rakyat Cina. Mengingat reaksi negatif dari banyak negara, pemerintah menganggap bijaksana untuk menangguhkan pengundangan wilayah Perairan Indonesia menurut konsepsi nusantara. Sebab lain daripada penangguhan pengundangan adalah akan diadakannya Konferensi Hukum Laut di Jenewa yang diadakan pada bulan Februari 1958.¹⁴

Usaha untuk memperoleh pengakuan bagi pengaturan laut wilayah berdasarkan atas konsepsi archipelago melalui forum internasional yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa 1958 tidak membawa hasil yang diharapkan, karena negara peserta yang berkepentingan langsung dan menaruh perhatian terhadap masalah ini terlalu kecil jumlahnya.

¹⁴ *Ibid.* hlm 190

Walaupun demikian usaha tersebut cukup penting untuk dicatat dalam sejarah perkembangan hukum internasional karena merupakan kejadian pertama diajukannya konsepsi negara kepulauan melalui konferensi hukum internasional secara resmi.

Selain sebagai suatu forum untuk memperoleh pengakuan internasional bagi konsepsi negara kepulauan, Konferensi Hukum Laut Jenewa juga telah digunakan oleh Indonesia untuk memperkenalkan konsepsi nasionalnya tentang negara kepulauan dengan jalan mengedarkan teks bahasa Inggris Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960 yang kemudian dimuat dalam dokumen Sekretariat Konferensi.¹⁵

Dengan tidak adanya keputusan tentang *archipelago* dalam Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958, Pemerintah Indonesia dihadapkan pada pilihan, yang pertama yaitu meneruskan pelaksanaan Deklarasi 13 Desember 1957 tentang Wilayah Perairan Indonesia yang memandang seluruh kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan dengan mengundangkannya dalam bentuk undang-undang. Sedangkan yang kedua, meninggalkan kebijakan tentang Perairan wilayah Indonesia yang telah digariskan dalam Deklarasi 13 Desember 1957 yang berarti kembali pada konsepsi dan cara pengukuran laut wilayah yang lama. Menurut konsepsi lama ini *setiap pulau memiliki laut wilayahnya sendiri-sendiri*.¹⁶

Pada tanggal 18 Februari 1960, setelah mengalami penundaan atau masa tunggu lebih dari dua tahun, pengaturan perairan Indonesia yang telah

¹⁵ *Ibid.* hlm 191

¹⁶ *Ibid.* hlm 191

ditetapkan dasar-dasarnya dalam Deklarasi 13 Desember 1957 ditetapkan menjadi undang-undang dengan menggunakan prosedur peraturan pemerintah pengganti undang-undang.¹⁷

Pengalaman di tahun 1958 menunjukkan bahwa kita tidak dapat mengharapkan konferensi hukum laut mengambil keputusan yang menguntungkan negara-negara penganut prinsip negara kepulauan (*archipelagic state*). Hal ini tidak saja disebabkan oleh belum jelasnya banyak hal mengenai “*archipelago*” ini sebagai suatu konsepsi hukum laut, melainkan juga karena secara praktis negara-negara yang langsung berkepentingan dengan suatu rezim perairan demikian tidak banyak. Bahkan tidak semua negara kepulauan seperti Inggris atau Jepang berkeinginan atau berkepentingan untuk menerima atau menyokong cara pengaturan (wilayah) yang baru ini.¹⁸

Melihat dari penolakan berbagai negara dalam usahanya, Indonesia tidak dapat mengharapkan banyak dari Konferensi Hukum Laut 1960. Dalam dua tahun di antara kedua konferensi tidak ada perubahan besar dalam sikap dan pandangan negara-negara mengenai hukum laut.¹⁹

Sebagaimana dituangkan dalam Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960, maka pokok-pokok dasar dan pertimbangan-pertimbangan bagi pengaturan perairan (wilayah) Indonesia pada hakekatnya tetap sama. Walaupun

¹⁷ *Ibid.* hlm 192

¹⁸ *Ibid.* hlm 193

¹⁹ *Ibid.* hlm 193

segi ekonomi dan pengamanan sumber daya alam, baik hayati, nabati maupun mineral lebih ditonjolkan daripada di tahun 1957.

Apabila diambil intisarnya maka azas-azas pokok daripada konsepsi nusantara sebagaimana diundangkan dalam Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960 tentang Perairan Indonesia ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk kesatuan bangsa, integritas wilayah dan kesatuan ekonominya ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar;
2. Negara berdaulat atas segala perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal lurus ini termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya maupun ruang udara di atasnya, dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya;
3. Jalur laut wilayah (laut teritorial) selebar 12 mil diukur terhitung dari garis-garis pangkal lurus ini;
4. Hak lintas damai kendaraan air (kapal) asing melalui perairan nusantara (*archipelagic waters*) dijamin selama tidak merugikan kepentingan negara pantai dan mengganggu keamanan serta ketertibannya.²⁰

Jadi ketentuan pokok dalam Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960, ialah cara penarikan garis dasar yang sama sekali berlainan dengan cara tradisional. Selanjutnya, bagi Indonesia tidak berlaku lagi cara penarikan garis air rendah (*low-water line*), tetapi penarikan garis lurus yang menghubungkan titik-

²⁰ *Ibid.* hlm 194

titik terluar seluruh kepulauan Indonesia (*straight baselines from point to point*). Semua titik-titik terluar yang menghubungkan seluruh kepulauan Indonesia berjumlah 200 dengan 196 garis lurus dan garis yang terpanjang terdapat pada nomor 60, lintang 02-38, 5 U, bujur 128-33,5T dengan jarak 122,7 mil di Tanjung Sopi. Kapanjangan dari seluruh garis pangkal lurus tersebut adalah 8096,8 mil laut. Penarikan garis pangkal ini menjadikan pulau-pulau Indonesia yang berjumlah 17.506 suatu kesatuan yang utuh atau integral dari segi hukum.

Selanjutnya, seluruh kepulauan Indonesia dikelilingi pada bagian sebelah luarnya dengan garis-garis lurus yang merupakan garis pangkal, darimana diukur laut wilayah selebar 12 mil. Konsepsi Nusantara ini telah menyatukan suatu gugusan pulau-pulau yang merupakan kesatuan geografis menjadi kesatuan hukum dan ekonomis. Dengan wawasan nusantara ini, wilayah nasional kita bertambah dari 2.027.087 km² wilayah daratan menjadi 5.193.025 km² daratan termasuk laut.

C. Negara Kepulauan

Konsepsi Nusantara yang bertujuan untuk menjamin kepentingan nasional dari berbagai aspek, terutama dari aspek keutuhan wilayah Indonesia. Selanjutnya, wilayah Republik Indonesia merupakan paduan tunggal yang tidak dapat dipisah-pisahkan antara daratan dan lautan serta udara di atasnya. Konsepsi baru ini kemudian diperkokoh dengan Undang-undang No. 4 Prp. 1960. Jadi, dengan ketentuan umum baru ini,

“seluruh kepulauan dan perairan Indonesia adalah suatu kesatuan dimana badan air (water column) dasar laut, lapisan tanah di bawahnya, ruang udara di atasnya serta seluruh kekayaan alamnya berada di bawah kedaulatan Indonesia”.²¹

Berdasarkan pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982:

1. Negara kepulauan berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
2. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-plau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis di anggap sebagai demikian.

Sebagaimana diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982, garis pangkal kepulauan diatur pada pasal 47 yang menyatakan bahwa :

1. Suatu negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah di mana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol adalah satu antara berbanding satu dan Sembilan berbanding satu.
2. Panjang garis pangkal demikian tidak melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap

²¹ Subagyo P. Joko. 2005, *Hukum Laut Indonesia*. Hlm 15

kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut.

3. Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut.
4. Garis pangkal demikian tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau yang terdekat.
5. Sistem garis pangkal demikian tidak boleh diterapkan oleh suatu Negara kepulauan dengan cara yang demikian rupa sehingga memotong laut teritorial Negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.
6. Apabila suatu bagian perairan kepulauan suatu Negara kepulauan terletak di antara dua bagian suatu Negara tetangga yang langsung berdampingan, hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh Negara yang di sebut terakhir di perairan demikian, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara Negara-negara tersebut akan tetap berlaku dan harus dihormati.
7. Untuk maksud menghitung perbandingan perairan dengan daratan berdasarkan ketentuan ayat 1, daerah daratan dapat mencakup di dalamnya perairan yang terletak di dalam tebaran karang pulau-pulau dan atol, termasuk bagian *plateau oceanic* yang bertebing curam yang

tertutup oleh serangkaian pulau batu gamping dan karang kering di atas permukaan laut yang terletak di sekeliling *plateau* tersebut.

8. Garis pangkal yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal ini, harus dicantumkan pada peta dengan skala atau skala-skala yang memadai untuk menegaskan posisinya. Sebagai gantinya, dapat dibuat daftar koordinat geografis titik-titik yang secara jelas memerinci data geodetic.
9. Negara kepulauan harus mengumumkan sebagaimana mestinya peta atau daftar koordinat geografis demikian dan harus mendepositkan satu salinan setiap peta atau daftar demikian pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.

Untuk status hukum perairan kepulauan, ruang udara atas perairan kepulauan dan dasar laut serta tanah di bawahnya diatur dalam pasal 49 Konvensi Hukum Laut 1982, yaitu:

1. Kedaulatan suatu negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47, disebut sebagai perairan kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber daya alam yang terkandung didalamnya.
3. Kedaulatan ini dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini.

4. Rezim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan dalam Bab ini bagaimanapun juga tidak boleh mempengaruhi status perairan kepulauan, termasuk alur laut, atau pelaksanaan kedaulatan oleh negara kepulauan atas perairan demikian dan ruang udara, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

D. Pengaturan Rezim Hukum Laut

1. Laut Teritorial dan Zona Tambahan

Konvensi Hukum Laut 1982 merupakan kemenangan bagi negara-negara berkembang terutama negara berkembang yang mempunyai pantai (*coastal state*), tetapi juga konvensi memberikan hak akses kepada negara-negara yang tidak mempunyai pantai (*land-locked states*). Konvensi hukum Laut 1982 menetapkan bahwa setiap negara pantai mempunyai laut teritorial (*teritorial sea*). Laut Teritorial ini telah diatur oleh konvensi, yaitu dalam Bab II dari mulai pasal 2 sampai dengan pasal 32. Bab II Konvensi Hukum Laut 1982 berjudul "*Teritorial Sea and Contiguous Zone*".²² Berdasarkan Pasal 2 Konvensi Hukum Laut 1982 :

1. Kedaulatan suatu negara pantai, selain atas wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu negara kepulauan, atas perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya dinamakan laut teritorial.

²² *ibid.* Hlm 33

2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya.
3. Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum laut dan hukum internasional.

Adapun untuk memperjelas batas laut teritorial suatu negara maka Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan luas laut teritorial suatu negara dalam :

1. Pasal 3 yaitu setiap Negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan konvensi.
2. Pasal 4 yaitu batas laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat dengan garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.

Dengan memperhatikan Pasal 2, Pasal 3, dan Pasal 4 Konvensi Hukum Laut 1982 maka hal ini menjelaskan bahwa suatu Negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas laut teritorialnya dan kedaulatan penuh itu hanya dijalankan dalam garis pantai sejauh 12 mil, namun kedaulatan ini pun harus dilakukan sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982.

Status hukum laut teritorial Indonesia adalah tunduk di bawah kedaulatan Negara Indonesia. Konsekuensi dari kedaulatan ini, bahwa segala pengaturan hukum yang berkenaan dengan pemanfaatan laut teritorial baik dalam konteks

kepentingan internasional maupun kepentingan nasional yang terdapat di dalamnya tunduk pada pengaturan mutlak atas wilayah perairan, dasar laut dan tanah di bawahnya serta udara di atasnya. Tetapi sepanjang berkenaan dengan adanya hak lintas damai bagi kapal asing diatur dalam pasal 11 sampai pasal 17 UU No. 6 Tahun 1996. Namun demikian peraturan pelaksanaannya masih menggunakan peraturan yang lama yaitu, PP No.8 Tahun 1962 sebelum dibuatkan peraturan pelaksanaan yang baru untuk menggantikan peraturan lama (PP No. 8 Tahun 1962).

Adapun mengenai zona tambahan, pasal 33 (bandingkan pasal 24 Konvensi 1958), menentukan bahwa negara pantai dalam zona tersebut dapat melaksanakan pengawasan yang diperlukan guna mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangannya menyangkut bea cukai, fiskal, imigrasi, dan sanitasi di dalam wilayahnya atau laut teritorialnya, dan menghukum setiap pelanggar demikian. Namun demikian, zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut dari garis pangkal dari mana laut teritorial diukur.²³

Pada hakekatnya status hukum dari zona tambahan tunduk pada prinsip-prinsip kebebasan di laut lepas, akan tetapi dengan adanya perkembangan hukum laut dengan diterimanya konsepsi zona ekonomi eksklusif dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka prinsip kebebasan lautan tidak sepenuhnya berlaku di zona tambahan. Hal ini disebabkan zona tambahan telah menjadi bagian di perairan ZEE. Namun demikian sepanjang yang menyangkut kepentingan

²³ J.G Starke. 2008, *Pengantar Hukum Internasional*. Hlm 351

pelayaran, status perairan zona tambahan tetap tunduk pada rezim hukum laut lepas, yang bebas dilalui oleh kapal-kapal semua negara. Dengan demikian di perairan zona tambahan ini tidak dikenal adanya ketentuan lintas damai bagi kapal asing.

2. ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif)

Definisi ZEE terdapat pada pasal 55 dan 57 Konvensi Hukum Laut 1982 sebagai suatu wilayah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial diukur yang sejauh 200 mil laut yang tidak diukur dari batas terluar dari laut teritorial, namun dalam pelaksanaan hak-hak terhadap kedua wilayah tersebut berbeda, negara pantai memiliki kedaulatan penuh terhadap laut teritorial tetapi diukur dari garis pangkal laut teritorial di luar laut teritorial tetapi berbatasan dengannya, untuk ZEE Negara pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat atas ZEE untuk tujuan eksploitasi, eksplorasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya hayati maupun non hayati.²⁴

3. Landas Kontinen

Landas Kontinen adalah dasar laut dan tanah di bawahnya yang merupakan daerah di bawah permukaan laut yang berada pada pinggir terluar dari tepian kontinen (*continental margin*). Beberapa ketentuan tambahan tentang landas kontinen adalah sebagai berikut:

²⁴ *Ibid.* Hlm 355

1. Apabila batas terluar tepian kontinen berjarak kurang dari 200 mil dari garis pangkal batas landas kontinen ditetapkan sampai 200 mil laut dari garis pangkal.
2. Apabila pinggir terluar tepian kontinen berjarak lebih dari 200 mil dari garis pangkal, maka batas landas kontinen ditetapkan maksimal 350 mil dari garis pangkal atau 100 mil laut dari batas kedalaman isobath 2.500 meter.

Sebagaimana ZEE, Indonesia juga memiliki hak berdaulat untuk eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam yang terkandung di landas kontinen.²⁵

4. Laut Lepas

Sudah merupakan suatu ketentuan yang berasal dari hukum kebiasaan bahwa permukaan laut dibagi atas beberapa zona dan paling jauh dari pantai dinamakan laut lepas (laut internasional). Pasal 2 Konvensi Geneva 1958 mengatakan bahwa laut lepas harus terbuka bagi semua Negara. Tidak ada satu Negara pun yang boleh meng-klaim laut lepas sebagai bagian dari wilayah kedaulatan negaranya. Di laut lepas ada kebebasan untuk berlayar, menangkap ikan, meletakkan kabel-kabel bawah laut dan pipa-pipa sejenis serta kebebasan untuk terbang melalui ruang udara di atas laut lepas tersebut. Sedangkan pasal 86 Konvensi PBB tentang Hukum Laut menyatakan bahwa :

²⁵ Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah, Makalah : *"Tinjauan Aspek Penataan Ruang dalam Pengelolaan Wilayah laut dan Pesisir"*. Seminar Umum Dies Natalis ITS ke-43. Surabaya. 8 Oktober 2003. Hlm 4.

“Laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman suatu Negara pantai, atau perairan kepulauan suatu Negara kepulauan”.

Adapun prinsip hukum yang mengatur rezim laut lepas adalah *prinsip kebebasan*.²⁶ Oleh karena itu, prinsip ini mempunyai pengaruh langsung terhadap status hukum kapal-kapal yang berlayar di laut lepas. Namun prinsip kebebasan ini harus pula dilengkapi dengan tindakan-tindakan pengawasan, karena kebebasan tanpa pengawasan dapat merusak kebebasan itu sendiri.

E. Macam-Macam Hak Lintas

1. Hak Lintas Damai

Dalam sejarah laut dikenal sebagai sarana vital bagi perdagangan internasional karena perdagangan atau ekspor-impor barang antarnegara tersebut diangkut oleh kapal melalui pelayaran di laut, dan sampai sekarang pelayaran yang mengangkut barang-barang ekspor-impor itu mendominasi kurang lebih 90 persen. Pelayaran internasional itu dikuasai oleh Negara-negara maju yang memiliki armada kapal yang besar dan kuat, sehingga negara-negara berkembang meskipun memiliki laut belum mendapatkan keuntungan yang optimal dari pelayaran internasional tersebut. Pelayaran internasional berada dalam wadah organisasi dunia, yang disebut *International Maritime Organization* atau IMO yang bermarkas di London. IMO telah banyak mengeluarkan berbagai aturan pelayaran internasional yang mengikat setiap Negara termasuk Indonesia

²⁶ Mochtar Kusumaatmadja. 1978, *Hukum Laut Internasional*. Hlm. 3

dan Indonesia juga telah meratifikasi beberapa perjanjian internasional di buat IMO tersebut.

Hak lintas damai (*Right of innocent passage*) telah ada semenjak Zaman Gentilis sampai sekarang. Konferensi Institut *de Droit international* yang diadakan di Amsterdam 1957 menyatakan :

"Kapal asing mempunyai hak lintas damai di laut wilayah suatu negara, termasuk hak untuk berhenti dan melemparkan sauh, bila terjadi insiden pelayaran atau terpaksa oleh keadaan Force majeure atau dalam keadaan bahaya".

Secara historis konsep lintas damai ini tidak lepas dari pengaruh dua teori dalam hukum laut internasional : *Teori pertama*, bahwa Semua umat manusia dapat memiliki laut sehingga laut terbuka bagi manusia dalam pelayaran maupun penggunaan lainnya, dikenal dengan *res communis*. *Teori kedua*, Laut dapat dimiliki dengan menguasai dengan mendudukinya dan siapapun dapat mengambil bagian atas lautan tersebut menjadi miliknya yang kemudian ia dapat membatasi penggunaannya, yang kemudian dikenal dengan *res nullius*.

Perbedaan antara kedua teori tersebut sangat tajam dalam perkembangan hukum laut. Perdebatan utamanya adalah pengakuan atas pentingnya pelayaran laut sebagai penghubung antar negara dalam perdagangan, perhubungan dan komunikasi. Kemudian sebagai kompromi atas kedua teori tersebut muncullah *prinsip innocent passage* (lintas damai). Prinsip lintas damai ini kemudian dikodifikasikan dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

Prinsip lintas damai ini penting sekali untuk pelayaran dan sekarang ini, tidak seorangpun yang menolaknya.²⁷

Kompromi yang dimaksud adalah merupakan penyelesaian dari perdebatan dua doktrin tentang konsep *mare liberium* (dikemukakan oleh Grotius) sebagai bentuk penolakan terhadap konsep *mare clausum*. Doktrin Grotius, *mare liberium*, telah menimbulkan reaksi hebat dari penulis Inggris Jhon Selden, yang memandang bagian laut tertentu dapat dimiliki oleh negara-negara pantai, dimana menurutnya penguasaan (*occupation*) adalah unsur yang sangat penting dalam kepemilikan (*possession*) sekalipun sejarah telah membuktikan bahwa negara-negara telah menjalankan kekuasaan mereka atas lautan. Atas dasar itu, melalui *prescription* laut itu bukanlah *mare liberium* tapi adalah *mare clausum*.²⁸

Dalam teorinya sifat laut yang cair, menurut Selden tidaklah menyebabkan tidak dapat dimiliki, karena sungai dan perairan sepanjang pantai dan cair dapat diakui dan dapat dimiliki. Sejarah kemudian membuktikan bahwa baik *mare clausum* dan *mare liberium* tidak dapat mempertahankan ajaran masing-masing dengan kaku dan konsekuen, akhirnya tercapai kompromi dimana Grotius sendiri mengakui bahwa laut sepanjang pantai suatu negara dapat dimiliki sejauh yang dapat dikuasai dari darat. Benih-benih kompromi tersebut juga terdapat pada ajaran Selden yang mengakui hak negara lain untuk memiliki

²⁷ <http://sasmini.staff.uns.ac.id/2009/07/14/teori-hak-lintas-damai-dan-pengaturannya-di-indonesia>

²⁸ Didik Mohammad Sodik. 2011, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. hlm 6.

lautan masing-masing, dan mengakui adanya hak lintas damai di laut-laut yang dituntut. Kebebasan laut juga diterima oleh Inggris, karena armada laut Inggris sudah mulai tumbuh dan mengarungi seluruh samudera di dunia.²⁹

Dalam kepustakaan Hukum Internasional, hak lintas damai telah melembaga dalam Konvensi Hukum Internasional, yaitu Konvensi Den Haag 1930, Namun pengaturan lebih lengkap dirumuskan dalam Konvensi Hukum Laut 1958 dalam perkembangan selanjutnya dimuat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982) yang banyak mengalami perkembangan dalam pengaturan lintas damai ini. Pada umumnya ketentuan-ketentuan mengenai laut teritorial dalam Konvensi Hukum Laut 1982 banyak mengutip dari Konvensi terdahulu, yaitu Konvensi Jenewa 1958. Terdapat beberapa perkembangan dalam pengaturan lintas damai di laut teritorial dan juga terdapat pengaturan baun mengenai lintas damai di Selat yang digunakan untuk pelayaran Internasional dan juga di perairan Kepulauan atau lintas alur Kepulauan.

Dalam Konvensi Hukum Laut 1958 secara hukum wilayah perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan negara pantai adalah laut teritorial dan perairan pedalaman. Di sisi bagian dalam dari garis pangkal laut teritorial adalah perairan pedalaman dan di sisi luar adalah laut teritorial. Pada perairan pedalaman umumnya tidak ada lintas damai bagi kapal asing, kecuali apabila perairan pedalaman itu sebelumnya berstatus sebagai laut lepas atau laut teritorial, disebabkan karena pengguna sistem *straight base lines* dan

²⁹ *Ibid.*

menggunakan garis-garis dasar dari laut teritorial, sehingga laut tersebut berubah menjadi perairan pedalaman dalam arti laut pedalaman, sedangkan pada laut teritorial ketentuan lintas damai itu dijamin oleh hukum internasional.

Menurut ketentuan hukum internasional, pada umumnya laut wilayah merupakan wilayah lintas damai bagi kendaraan asing, sehingga tidak boleh monopoli bagi negara pantai dalam memanfaatkan laut sebagai sarana transportasi.

Konvensi Hukum Laut 1982 memuat banyak ketentuan mengenai hak lintas damai. Seksi 3 Konvensi tersebut berisikan tidak kurang dari 10 pasal yang menjelaskan pengertian hak lintas damai, hak dan kewajiban Negara pantai serta pengaturan lintas damai kapal-kapal. Salah satunya pada pasal 52 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menyatakan bahwa :

1. Dengan tunduk pada ketentuan pasal 53 dan tanpa mengurangi arti ketentuan pasal 50, kapal semua Negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan Bab II, bagian 3.
2. Negara kepulauan dapat, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata terhadap kapal asing, menangguhkan untuk sementara waktu lintas damai kapal asing di bagian tertentu perairan kepulauannya, apabila penangguhan demikian sangat perlu untuk melindungi keamanannya. Penangguhan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana semestinya.

Untuk melaksanakan ketentuan Pasal 11 Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Menurut Pasal 1, 2 dan 3 Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 bahwa pengertian hak lintas damai bagi kapal-kapal asing melalui alur laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia itu merujuk pada pengertian lintas dan lintas damai dalam Undang-undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Untuk mengatur lebih lanjut mengenai lintas damai tersebut, sesuai dengan Pasal 12 ayat 3 Undang-Undang No.6 Tahun 1996, Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 memuat ketentuan mengenai kegiatan-kegiatan dari kapal asing yang melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan yang dianggap tidak damai, yaitu :

1. Melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara apapun yang merupakan pelanggaran prinsip-prinsip hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
2. Melakukan latihan atau praktik dengan senjata macam apapun.
3. Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai.

4. Meluncurkan, mendaratkan atau menaikkan suatu pesawat udara asing dari atau ke atas kapal.
5. Meluncurkan, mendaratkan atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal.
6. Hilir mudik di laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Kegiatan-kegiatan lain daripada kapal asing yang melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia yang dianggap tidak damai menurut pasal 5 ayat 1 yaitu :

1. Membongkar atau memuat suatu komoditi, mata uang atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di bidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter.
2. Kegiatan penangkapan ikan secara ilegal.
3. Kegiatan riset atau survey secara ilegal.
4. Perbuatan yang bertujuan untuk mengganggu sistem informasi, setiap fasilitas atau instalasi komunikasi lainnya, perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah.

Dan di ayat 2 menyebutkan jenis-jenis kegiatan lain daripada kapal asing yang dianggap tidak damai yaitu :

1. Merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya.
2. Melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati laut.

3. Merusak atau mengganggu kabel dan pipa bawah laut.

Di lihat dari uraian di atas, Nampak bahwa kegiatan-kegiatan kapal asing di perairan nasional Indonesia yang dianggap tidak damai mengacu pada ketentuan Pasal 19 ayat 2, dan Pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982. Pencantuman ketentuan pasal 21 ini dimaksudkan agar Pemerintah Indonesia dapat mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah terjadinya segala gangguan terhadap keamanan, ketertiban umum dan kepentingannya di dalam laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.³⁰

2. Hak Lintas Transit

Pasal 42 konvensi dan Bab III UU 1996 mengenai hak lintas transit memperkenalkan negara-negara tepi untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai lintas transit melalui selat-selat bertalian dengan keselamatan pelayaran, pencegahan polusi, pengaturan penangkapan ikan dan lain-lainnya. Sehubungan dengan itu Indonesia sebaiknya membuat ketentuan-ketentuan keselamatan pelayaran terkait pelaksanaan lintas transit tersebut yang didasarkan atas berbagai kepentingan nasional. Perlu diperhatikan bahwa untuk dapat disebut sebagai suatu lintas transit, faktor utama yang menentukan adalah kedudukan selat sebagai perairan yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.

³⁰ Ibid. Hlm 69-70

Berbeda dengan lintas damai, untuk lintas transit tidak ada perbedaan pengadaan berdasarkan jenis kapal. Demikian juga, tidak terdapat persyaratan-persyaratan untuk pelaksanaan lintas itu sendiri, maupun kewajiban untuk meminta izin maupun pemberitahuan terlebih dahulu. Di samping itu, Pasal 38 ayat 1 Konvensi Hukum Laut 1982 menjamin lintas transit bagi segala jenis kapal maupun pesawat udara tanpa ada perbedaan berdasarkan jenis ataupun kategori. Oleh karena itu, lintas transit berlaku juga bagi kapal-kapal perang maupun pesawat udara militer. Meskipun demikian, dalam lintas transit tidak ada keharusan untuk meminta izin maupun memberitahukan terlebih dahulu.³¹

Khusus mengenai pelaksanaan hak lintas transit, pada perairan Indonesia hanya dapat diterapkan pada Selat Malaka-Singapura karena selat ini merupakan satu-satunya selat yang terletak di perairan Indonesia yang memenuhi kategori Pasal 37 Konvensi Hukum Laut 1982. Seperti diketahui pada Selat Malaka-Singapura, Indonesia telah banyak menjalin kerjasama dengan Negara-negara pantai lainnya yaitu Malaysia dan Singapura. Dapat dilihat dari usaha-usaha yang telah dicapai oleh ketiga Negara pantai di selat ini pada umumnya sudah sejalan dengan ketentuan Konvensi, khususnya dalam rangka penerapan ketentuan-ketentuan pasal 41 dan 42 terutama tentang penetapan alur laut dan skema pemisah lalu lintas.³²

³¹Etty R. Agoes. 1991, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. hlm 129

³² Ibid. hlm 253

3. Hak Lintas Alur Kepulauan

Mengenai hak lintas alur kepulauan diatur dalam pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 memuat ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Suatu Negara kepulauan dapat menetapkan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing guna melakukan terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya.
2. Semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas alur kepulauan dalam alur laut dan rute penerbangan demikian.
3. Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya.
4. Alur laut dan rute udara demikian harus melintasi perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan dan mencakup semua rute lintas normal yang digunakan sebagai rute atau alur kepulauan dan di dalam rute demikian, sepanjang mengenai kapal, semua alur navigasi normal dengan ketentuan bahwa duplikasi rute yang sama kemudahannya melalui tempat masuk dan keluar yang sama tidak perlu.

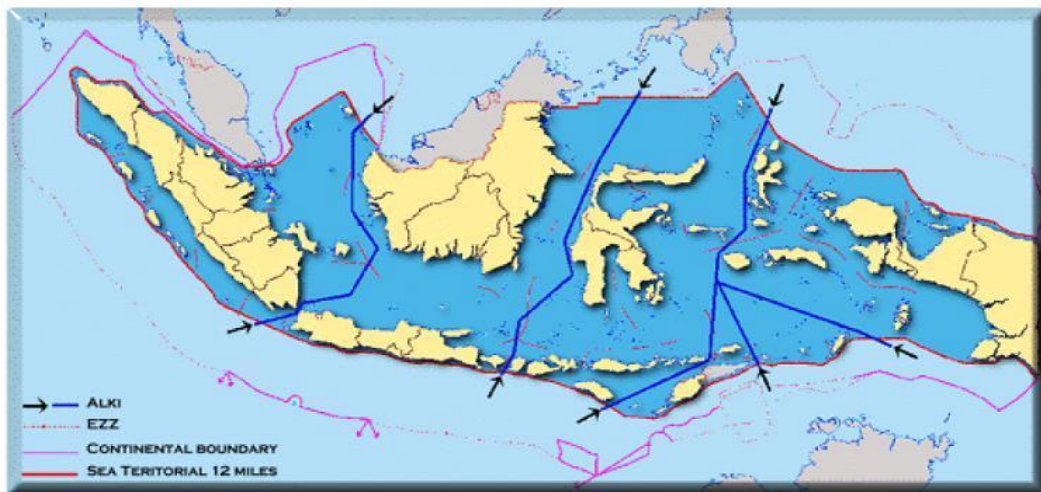
5. Alur laut dan rute penerbangan demikian harus ditentukan dengan suatu rangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute lintas hingga tempat keluar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari pada 25 mil laut pada sisi kiri dan kanan garis sumbu demikian dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang mendekati pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang beebatasan dengan alur laut tersebut.
6. Suatu Negara Kepulauan yang menetapkan alur laut menurut ketentuan pasal ini dapat juga menetapkan skema pemisah lalu lintas yang diperlukan bagi lintas kapal yang aman melalui terusan sempit dalam alur laut demikian.
7. Suatu negara kepulauan, apabila keadaan menghendaki, setelah untuk itu mengadakan pengumuman sebagaimana mestinya, dapat mengganti alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditentukan atau ditetapkan sebelumnya dengan alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang baru.
8. Alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian harus sesuai dengan peraturan internasional yang diterima secara umum.
9. Dalam menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, suatu negara kepulauan harus mengajukan usul-usul kepada organisasi internasional berwenang dengan

maksud untuk dapat diterima. Organisasi tersebut hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang demikian sebagaimana disetujui bersama dengan negara kepulauan dapat menentukan, menetapkan atau menggantinya.

10. Negara kepulauan harus dengan jelas menunjukkan garis-garis sumbu untuk alur-alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkannya pada peta yang diumumkan sebagaimana mestinya. Kapal yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan pasal ini.

11. Apabila suatu negara kepulauan tidak menentukan alur laut dan rute penerbangan, maka hak lintas lalu lintas kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute-rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Hak lintas alur-alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia diatur dalam Pasal 19 Undang-undang No. 6 Tahun 1996. Dalam pasal ini ditetapkan bahwa pemerintah menentukan alur-alur laut termasuk rute penerbangan di atasnya yang cocok digunakan untuk pelaksanaan lintas alur kepulauan tersebut dengan menentukan sumbu-sumbunya yang dicantumkan pada peta-peta laut yang diumumkan sebagaimana mestinya.



Gambar 2 : Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia³³

Untuk melaksanakan ketentuan Pasal 19 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 ini telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah NO. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

Dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 dinyatakan bahwa kapal dan pesawat udara asing dapat melakukan hak lintas alur kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.³⁴

Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 menetapkan adanya larangan bagi kapal asing dan pesawat udara asing, termasuk kapal dan pesawat udara riset atau survey hidrografi. Ketentuan pasal ini melarang kapal dan

³³ <http://www.pksplipb.or.id/index.php/publication/article/116-membangun-visi-negara-kepulauan.html> Diakses pada 6 Maret 2012 pukul 21.46 Wita

³⁴ Didik Mohammad Sodik. *Op Cit.* Hlm 61-62

pesawat udara asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur kepulauan melakukan kegiatan riset kelautan atau survei hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin.

Hal penting lainnya yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 ini adalah dimuatnya larangan bagi kapal asing untuk membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut sebagaimana ditetapkan dalam pasal 9 ayat 1. Larangan lainnya yang dimuat dalam pasal ini adalah larangan bagi kapal asing melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar internasional tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut yang berasal dari kapal.

Ketentuan penting lainnya yang perlu diperhatikan dalam Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 adalah ketentuan Pasal 8 ayat 1. Ketentuan pasal ini mengharuskan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas alur kepulauan menaati dan menghormati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengenai keselamatan penerbangan dan setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara berwenang yang ditetapkan secara internasional dan memenuhi kewajiban tersebut.

Terdapat Pasal 4 ayat 3 Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 untuk mengatasi masalah kegiatan lintas pesawat udara asing di alur-alur laut ALKI yang menimbulkan masalah bagi Indonesia, yang kegiatan tersebut dikategorikan

sebagai pelanggaran terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, dan kemerdekaan politik Republik Indonesia. Yang perlu dicermati pula adalah bahwa kegiatan pengeboran minyak, dan industri agro yang ilegal di alur-alur laut ALKI merupakan pelanggaran serius terhadap prinsip-prinsip hukum internasional yang tercantum dalam Piagam PBB menurut Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002. Berdasarkan uraian diatas, maka Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 telah mengisi kekosongan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 tentang penetapan hak dan kewajiban Negara kepulauan dan Negara-negara lain terhadap pelanggaran hukum yang dilakukan oleh kapal asing dan pesawat udara asing di alur-alur laut kepulauan.³⁵

³⁵ Ibid. hlm 66

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat atau wilayah dimana penelitian tersebut akan dilaksanakan. Adapun tempat atau lokasi penelitian dalam rangka penulisan skripsi ini adalah kota Makassar sesuai dengan instansi yang berkaitan dengan masalah yang dibahas oleh penulis. Adapun secara khusus, penulis menetapkan lokasi penelitian di beberapa tempat yaitu :

1. Perpustakaan Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar.

Pemilihan lokasi penelitian ini atas dasar instansi tersebut berkaitan langsung dengan masalah yang dibahas dalam pembuatan skripsi nanti.

B. Jenis Dan Sumber Data

Adapun sumber data yang kelak menjadi sumber informasi yang digunakan oleh penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini adalah :

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh dari hasil wawancara langsung , dala hal ini berupa data yang terhimpun dari pihak yang terkait.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari hasil kajian pustaka, berupa buku-buku, peraturan perundang-undangan, bahan-bahan laporan, artikel serta bahan literatur lainnya yang berhubungan dengan pembahasan skripsi ini.

C. Teknik Pengumpulan Data

Penulis mengumpulkan data-data melalui penggabungan data yang akan penulis susun berdasarkan metode *field research* (penelitian lapangan) untuk memperoleh data primer dimana penulis dapat memperoleh data-data melalui penelitian secara langsung di beberapa tempat lokasi penelitian penulis nanti, dan *library research* (penelitian kepustakaan) untuk memperoleh data sekunder berupa buku-buku ilmiah, ketentuan-ketentuan internasional seperti konvensi internasional, majalah, surat kabar, serta bahan-bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

D. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh atau dikumpulkan dalam penelitian ini baik data primer maupun data sekunder merupakan data yang sifatnya *kualitatif* maka teknik analisis data yang digunakan adalah *analisis kualitatif*, dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data tersebut terkumpul dan dianggap telah cukup, data tersebut diolah dan dianalisis secara *deduktif* yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus. Dari adanya analisis inilah kemudian ditarik suatu kesimpulan.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hak Lintas Damai Dalam Hukum Laut Internasional

Perluasan yurisdiksi nasional atas laut dan tantangan yang timbul terhadap hal tersebut dari negara–negara maritim yang ingin mempertahankan prinsip kebebasan dilautan, merupakan pokok sengketa yang fundamental dalam masalah penggunaan laut, zaman dahulu dapat dikatakan hanya ada satu pola pandangan terhadap kegunaan laut sebagai alat transportasi dan komunikasi, kehadiran kapal-kapal asing pada jalur-jalur perairan sepanjang pantai menimbulkan suatu akibat yang mengganggu kedudukan negara pantai sebagai suatu negara yang berdaulat. Kebijakan umum yang berkembang kemudian adalah untuk sedapat mungkin untuk mengadakan pembatasan terhadap kehadiran atau kapal-kapal asing pada wilayah laut yang terletak berdampingan dengan pantai suatu negara.

Kompromi yang dihasilkan dari adanya pertentangan diantara dua kepentingan yang sama kuatnya ini akhirnya melahirkan suatu doktrin baru yang lahir dalam bentuk konsepsi lintas damai, yaitu pemberian suatu hak kepada kapal-kapal asing untuk melintasi wilayah laut yang berada dalam yurisdiksi (dan dengan demikian kedaulatan) suatu negara dengan pembatasan-pembatasan tertentu.

Pada Konvensi Hukum Laut I di Jenewa tahun 1958, dua kepentingan yang berada tersebut akhirnya dicoba untuk diselesaikan melalui rumusan pasal–pasal

14 sampai dengan pasal 23 dari Konvensi Hukum Laut I tentang Laut Teritorial dan jalur tambahan (untuk selanjutnya disebut sebagai Konvensi Laut Teritorial 1958), dalam bentuk aturan umum tentang hak-hak kapal asing. Ketentuan tersebut juga merumuskan wewenang yang diberikan kepada negara pantai untuk mengatur pelaksanaannya.

Konvensi Jenewa tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan 1958 telah memperkuat kedaulatan negara pantai atas laut territorialnya, termasuk ruang udara di atasnya, serta dasar laut dan tanah dibawahnya. Namun, kedaulatan negara pantai ini masih dibatasi oleh ketentuan–ketentuan Konvensi itu sendiri maupun ketentuan-ketentuan hukum Internasional lainnya.

Salah satu kelemahan atau kegagalan Konvensi Hukum Laut I ini adalah bahwa rezim hak lintas damai yang dihasilkannya dianggap tidak memadai untuk dipakai mengatur pelayaran didunia dewasa ini, terutama karena konfrensi tidak berhasil merumuskan ketentuan-ketentuan tentang lintas oleh kapal perang. Sebetulnya masalah lintas bagi kapal perang melalui laut territorial suatu negara telah menjadi bahan pembicaraan pada konferensi Kodifikasi Deg Haag tahun 1930. Rancangan Pasal-pasal yang dihasilkan oleh Konferensi ini kemudian dipakai oleh panitia Hukum Internasional sebagai rancangan pasal-pasal untuk disampaikan pada Konfrensi Hukum Laut Jenewa 1958. Sayangnya, Rancangan Pasal 24 tentang lintas bagi kapal perang ini ditolak, karena gagal mencapai dukungan mayoritas suara yang diperlukan. Oleh karenanya hak lintas damai bagi kapal perang tidak akan dapat ditemui dalam naskah konvensi.

Menurut Mochtar Kusumaatmadja, naskah Pasal 24 ini sebenarnya berisi ketentuan yang menetapkan bahwa kapal perang asing yang hendak lewat di laut territorial, terlebih dahulu memerlukan izin negara pantai, atau sedikit-dikitnya harus terlebih dahulu memberitahukan maksudnya tersebut kepada negara pantai. Akibatnya Konvensi Jenewa tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan 1958 ini tidak memuat satu ketentuan apapun tentang lintas damai bagi kapal perang. Satu-satunya ketentuan mengenai hak lintas damai bagi kapal–kapal asing melalui selat yang digunakan untuk pelayaran Internasional secara umum diatur dalam pasal 45, yang menetapkan bahwa ketentuan-ketentuan tentang hak lintas damai di laut territorial (seksi 3, Bagian II) juga berlaku pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Menurut ketentuan Pasal 45 selanjutnya, hak lintas damai ini hanya dapat diterapkan pada:

1. Selat yang dikecualikan dari ketentuan Pasal 37, yaitu selat yang terletak antara suatu pulau dan daratan utama Nnegara yang berbatasan dengan selat, yang apabila pada sisi kearah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografis (untuk selanjutnya akan disebut sebagai “selat dengan kategori Pasal 38 ayat 1”.
2. Selat –selat yang terletak antara bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan laut territorial suatu Negara asing (untuk selanjutnya akan disebut sebagai selat dengan kategori Pasal 45 ayat 1(b).

Ketentuan diatas menetapkan juga bahwa hak lintas damai dapat diterapkan pada selat-selat dimana lintas transit tidak berlaku. Ketentuan-ketentuan tentang hak lintas damai dalam Konvensi Hukum Laut 1982 tetap mempertahankan bentuk yang sama seperti dalam Konvensi Jenewa tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan 1958, dengan membedakan pengaturan bagi kapalkapal asing ke dalam tiga kategori :

1. Semua jenis kapal (pasal 17 – 26);
2. Kapal-kapal dagang dan kapal-kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan komersil (pasal 27 – 28); dan
3. kapal–kapal perang dan kapal–kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial (pasal 29-32). Pasal 17-19

Konvensi Hukum Laut 1982 menjelaskan hak lintas damai (*right of innocent passage*) dan bukan damai. Pasal 17 Konvensi mengatur bahwa kapal dari semua negara baik negara pantai maupun Negara tidak berpantai mempunyai hak lintas damai melalui laut teritorial. Pasal 18 Konvensi memberikan pengertian lintas (passage) :

1. Melintasi laut tanpa tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
2. menuju ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Selain itu menurut pasal 18 ayat 2, lintas suatu kapal harus terus menerus, langsung serta sesegera mungkin. Namun demikian, kapal yang melintas diperbolehkan untuk berhenti dan buang jangkar jika sepanjang hal tersebut berkenaan dengan navigasi pada umumnya atau dalam keadaan terpaksa (*force majeure*) karena mengalami kesulitan atau memberikan pertolongan kepada orang, atau kapal yang berada dalam bahaya.

1. Konsep Hak Lintas Damai Dalam Hukum Laut Internasional

Dalam kepustakaan Hukum Internasional, hak lintas damai telah melembaga dalam Konvensi Hukum Internasional, yaitu Konvensi Den Haag 1930, Namun pengaturan lebih lengkap dirumuskan dalam Konvensi Hukum Laut 1958 dalam perkembangan selanjutnya dimuat dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (KHL 1982) yang banyak mengalami perkembangan dalam pengaturan lintas damai ini. Pada umumnya ketentuan-ketentuan mengenai laut teritorial dalam Konvensi Hukum Laut 1982 banyak mengutip dari Konvensi terdahulu, yaitu Konvensi Jenewa 1958. Terdapat beberapa perkembangan dalam pengaturan lintas damai di laut teritorial dan juga terdapat pengaturan lain mengenai lintas damai di Selat yang digunakan untuk pelayaran Internasional dan juga di perairan Kepulauan atau lintas alur Kepulauan.

Dalam Konvensi Hukum Laut 1958 secara hukum wilayah perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan negara pantai adalah laut teritorial dan perairan pedalaman. Di sisi bagian dalam dari garis pangkal laut teritorial adalah perairan pedalaman dan di sisi luar adalah laut teritorial. Pada perairan

pedalaman umumnya tidak ada lintas damai bagi kapal asing, kecuali apabila perairan pedalaman itu sebelumnya berstatus sebagai laut lepas atau laut teritorial, disebabkan karena pengguna sistem *straight base lines* dan menggunakan garis-garis dasar dari laut teritorial, sehingga laut tersebut berubah menjadi perairan pedalaman dalam arti laut pedalaman, sedangkan pada laut teritorial ketentuan lintas damai itu dijamin oleh hukum internasional.

Pengelolaan seluruh wilayah perairan yang berada dibawah yurisdiksi nasional indonesia memerlukan suatu landasan hukum yang telah disesuaikan dengan perkembangan paling mutakhir yang bersifat global dan holistik, dalam artian, sekalipun melalui Konferensi Hukum Laut PBB 1982 yang memberikan pengakuan secara yuridis dan de facto baik terhadap suatu negara pantai maupun negara kepulauan, Indonesia sebagai salah satu negara penandatangan dan peserta dalam konvensi, memperkuat konvensi ini dengan cara meratifikasinya melalui UU No.17 Tahun 1985 . Dalam hal mengenai lintas damai itu sendiri melalui suatu bentuk perjanjian Internasional dalam bentuk konvensi yakni Konvensi Hukum Laut PBB 1982 telah menentukan aturan-aturan khusus yang termuat dalam klausul-klausulnya, dimana dibedakan antara hak lintas damai negara pantai dan hak lintas damai negara kepulauan.

a. Hak Lintas Damai Negara Pantai

Adapun pengertian lintas damai dalam Konvesi Hukum Laut 1982 dijelaskan dalam bab II, pasal 19 Ayat 1 :

“Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peratruan hukum internasional lainnya.

Pasal ini menerangkan bahwa adanya hak bagi setiap kapal negara pantai maupun tidak berpantai yang melalui laut territorial negara lain (pasal 17) selama tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Dari pasal ini dapat dianalisa bahwa pada suatu keadaan tertentu ketika pelaksanaan lintas damai, dapat terjadi hal-hal yang dapat merugikan negara pantai. Suatu keadaan tertentu yang dimaksud disini dijelaskan dalam poin selanjutnya yaitu pasal 19 Ayat 2 yang menyebutkan bahwa keadaan yang dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara pantai, apabila kapal yang melaksanakan hak lintas damai tersebut melakukan kegiatan dimana terdapat ancaman atau penggunaan kekerasan yang dapat mempengaruhi keamanan, kemerdekaan politik negara pantai, dengan cara apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional yang tercantum dalam Piagam PBB (pasal 19 ayat 2, poin a). Selain itu, dianggap berbahaya pula jika dalam pelaksanaan hak lintas damai kapal asing tersebut melakukan latihan atau praktik dengan senjata jenis apapun (poin b).

Selanjutnya dalam pasal 19 ayat 2 poin c dan d, kegiatan spionase, propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai juga dianggap merupakan aktivitas berbahaya yang dilarang bagi kapal yang melaksanakan hak lintas damai. Dilarang pula diadakan peluncuran,

pendaratan atau penerimaan pesawat udara maupun perlengkapan militer diatas kapal (poin e dan f). Dan dalam pasal 19 ayat 2 poin g yang melakukan hak lintas damai dilarang melakukan bongkar atau muat komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi aatau saniter negara pantai.

Terkait dengan masalah pencemaran lingkungan yang berpotensi dilakukan oleh kapal yang melakukan hak lintas damai, Konvensi Hukum Laut PBB 1982 menegaskan di pasal 19 ayat 2 poin h bahwa setiap perbuatan pecemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan konvensi. Tidak diperkenankan pula diadakan kegiatan perikanan, riset atau survey, dan setiap perbuatan yang mengganggu system komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi dan setiap kegiatan yang tidak berhubungan langsung dengan lintas (poin i, j, k, l). Dan khusus mengenai kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan bendera kebangsaan kapal selam atau kendaraan bawah air tersebut (pasal 20). Dalam hal mengenai peraturan peraturan perundang-perundangan negara pantai yang mengatur hak lintas damai, konvensi memberikan otoritas kepada negara pantai untuk mengeluarkan peraturan-peraturan mengenai :

- 1) keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim;
- 2) perlindungan alat-alat pembantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya;
- 3) perlindungan kabel dan pipa laut;
- 4) konservasi kekayaan hayati laut;

- 5) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan Negara pantai;
- 6) pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya;
- 7) penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi;
- 8) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai.

Demi keselamatan navigasi, negara pantai dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorialnya untuk mempergunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas untuk mengatur lalu lintas kapal yang melalui laut teritorial negara pantai (pasal 22 ayat 1) yang harus dicantumkan secara jelas serta diumumkan sebagaimana mestinya (ayat 4), terkhusus kapal tanki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang atau bahan lain yang bersifat toksin, secara gamblang melalui pasal 22 ayat 2 harus membatasi lintasnya. Dalam penetapan alur laut dan skema pemisah lalu lintas beberapa hal-hal yang harus dipertimbangkan (ayat 3) :

1. rekomendasi organisasi internasional yang kompeten;
2. setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional;
3. sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; dan
4. kepadatan lalu lintas.

Pasal 26 Konvensi Hukum Laut 1982 menegaskan bahwa tidak ada tagihan atau pungutan (*no charge*) yang dapat dibebankan pada kapal asing hanya karena melintasi laut teritorial, tetapi pungutan dapat dibebankan pada kapal asing yang melintasi laut teritorial hanya sebagai pembayaran pelayanan khusus (*payment only for specific services*) yang diberikan kepada kapal tersebut dan pungutan tersebut harus dibebankan tanpa diskriminasi.

Selanjutnya bagi kapal dagang dan kapal pemerintah untuk kegiatan komersial yang melintas di laut teritorial bahwa yurisdiksi negara pantai tidak dapat dilaksanakan di atas kapal asing yang melaksanakan lintas damai tersebut kecuali :

1. Bila terdapat kejahatan di atas kapal asing tersebut yang dapat mempengaruhi negara pantai.
2. Apabila kejahatan tersebut mengganggu kedamaian atau ketertiban negara pantai; dan
3. Apabila diminta bantuan oleh nahkoda kapal atau perwakilan diplomatik/konsuler negara bendera;
4. Apabila diperlukan untuk memberantas perdagangan gelap narkoba dan bahan psikotropika sebagaimana diatur dalam Pasal 27 Konvensi Hukum Laut 1982.

Tiada pengecualian bagi kapal perang (warship), yakni kapal yang dimiliki angkatan bersenjata dengan memakai tanda yang menunjukkan kebangsaannya yang berada dibawah komando awak kapal yang tunduk dalam disiplin militer, tetap harus mematuhi peraturan perundang-undangan negara pantai dan wajib bertanggung jawab bila terjadi kerugian terhadap negara pantai. Kapal perang dan kapal pemerintah yang dioperasikan bukan untuk kegiatan non-komersial memiliki kekebalan. (Pasal 29-32).

b. Hak Lintas Damai Negara Kepulauan

Terkhusus bagi negara kepulauan, hak lintas damai diatur dalam pasal yang berbeda dengan hak lintas damai negara pantai, akan tetapi secara substansi tidak ada perbedaan dengan konsep lintas damai negara pantai.

Mengenai hak lintas damai negara kepulauan diatur dalam pasal 52 :

1. *Dengan tunduk pada ketentuan pasal 53 dan tanpa mengurangi arti ketentuan pasal 50, kapal semua Negara menikmati hak lintas damai melalui perairan kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam Bab II, bagian 3.*
2. *Negara Kepulauan dapat, tanpa mengadakan diskriminasi formal maupun diskriminasi nyata diantara kapal asing, menangguhkan sementara lintas damai kapal asing di daerah tertentu perairan kepulauannya, apabila penangguhan demikian sangat perlu untuk melindungi keamanannya. Penangguhan demikian akan berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya*

Maksud dari pasal 52 ayat 1 adalah bahwa negara kepulauan wajib menghormati hak lintas damai kapal-kapal asing manapun untuk melewati perairan kepulauannya (ketentuan pada bab II, bagian ketiga dari konvensi) dan negara kepulauan dapat menentukan batas perairan pedalaman dengan cara menarik garis-garis penutup untuk memberikan batasan sampai pada area laut mana kapal yang melintas dikatakan melaksanakan hak lintas damai. Penentuan garis penutup tersebut didasarkan pada pasal 9, 10, 11 konvensi yakni mengenai mulut sungai, teluk, dan pelabuhan.

2. Hak dan Kewajiban Indonesia Dalam Pelaksanaan Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing

Indonesia sebagai Negara kepulauan lebih banyak mempunyai hak daripada kewajiban menurut Konvensi Hukum Laut 1982. Hak tersebut seperti

menetapkan garis pangkal lurus kepulauan sehingga menjadi bagian kedaulatan RI. Perairan kepulauan yang semula dulu adalah bagian dari laut lepas, sekarang menjadi bagian dari kedaulatan Indonesia, sehingga Indonesia harus benar-benar memanfaatkan kekayaan sumber daya alam di laut tersebut.

Indonesia harus menghormati perjanjian-perjanjian dengan Negara tetangga yang sudah ada sebelumnya, menghormati hak penangkapan ikan tradisional yang dilakukan oleh negara tetangga, sebagai contoh Indonesia telah melakukan perjanjian bilateral dengan Malaysia mengenai hak perikanan tradisional, sebagaimana tertuang dalam Undang- Undang No 1 Tahun 1983 Tentang Pengesahan Perjanjian antara RI – Malaysia Tentang rezim hukum negara nusantara dan hak-hak negara Malaysia di laut teritorial dan perairan nusantara serta ruang udara di atas laut teritorial perairan nusantara dan wilayah RI yg terletak diantara Malaysia Timur dan Malaysia Barat, Indonesia juga telah melakukan perjanjian dengan Papua Nugini mengenai hak-hak warga negara masing masing pihak yang berdasarkan kebiasaan dan dengan cara-cara tradisional telah menangkap ikan di perairan pihak lainnya, seperti diatur dalam pasal 5 Keputusan Presiden No. 21 tahun 1982 tentang Persetujuan Wilayah Laut. Maritim, Indonesia – Papua Nugini. Indonesia juga harus menghormati perjanjian mengenai kabel-kabel bawah laut dan menghormati hak lintas damai semua kapal asing (*rights of innocent passage*).

Walaupun kapal-kapal asing mempunyai hak melakukan lintas di laut teritorial, menurut Pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982 Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) mempunyai hak untuk :

1. Mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang mengatur lintas damai di laut teritorial sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya yang berkaitan dengan lintas damai, antara lain :
 - a) Keselamatan navigasi dan lalu lintas maritim
 - b) Perlindungan alat-alat bantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas instalasi lainnya
 - c) Perlindungan kabel pipa lautnya
 - d) Konservasi kekayaan hayati laut
 - e) Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara pantai
 - f) Pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya
 - g) Penelitian ilmiah kelautan dan survei hidrografi
 - h) Pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, migrasi atau saniter negara pantai

Undang-undang dan peraturan-peraturan tersebut diatas tidak boleh dikenakan terhadap bentuk, bangunan, awak atau peraturan kapal-kapal asing kecuali bila berpengaruh terhadap aturan-aturan ataupun standar internasional

yang diterima secara umum. Seluruh peraturan yang dikeluarkan oleh negara pantai harus dipublikasikan.

2. Setiap kapal asing yang melakukan lintas damai melalui laut teritorial Indonesia, harus menaati semua peraturan perundang-undangan tersebut dan semua peraturan internasional bertalian dengan pencegahan terjadinya tabrakan di laut yang diterima secara umum.
3. Untuk keamanan pelayaran bila perlu Indonesia dapat mengeluarkan peraturan-peraturan lalu lintas bagi kapal-kapal asing yang melakukan lintas damai di laut teritorialnya untuk mempergunakan alur-alur laut dan jalur lalu lintas terpisah (Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982).
4. Khusus untuk kapal-kapal minyak, kapal-kapal bertenaga nuklir dan kapal-kapal yang mengangkut bahan nuklir ataupun bahan berbahaya lainnya bila perlu dapat ditentukan oleh Indonesia alur-alur laut tertentu yang secara khusus ditentukan bagi kapal-kapal tersebut.
5. Dalam menetapkan alur-alur laut dan jalur lalu lintas terpisah tersebut perlu diperhatikan :
 - a) Rekomendasi dari organisasi internasional yang berwenang (seperti IMO)
 - b) Setiap selat yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional
 - c) Sifat-sifat khusus dari kapal-kapal dan selat-selat tertentu (seperti muatan kapal, klasifikasi kapal dan untuk selat, seperti letak geografis selat-selat atau alur laut tertentu)

d) Kepadatan lalu lintas

6. Kapal-kapal bertenaga nuklir asing dan kapal-kapal pengangkut nuklir atau bahan-bahan berbahaya lainnya, dalam melakukan hak lintas damai diharuskan membawa dokumen dan memperhatikan peraturan/peralatan pencegahan khusus yang ditetapkan untuk jenis-jenis kapal tersebut sesuai dengan ketentuan-ketentuan internasional (Pasal 23 Konvensi Hukum Laut 1982).

Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization) tidak memiliki kewenangan dalam penetapan alur laut dan skema pembatas sebagai lintasan yang aman bagi kapal-kapal yang melaksanakan lintas damai (pasal 54), lintasan ini juga merupakan lintasan yang sama yang digunakan oleh pesawat udara. Fungsinya adalah untuk mengakomodasi lintas kapal-kapal perang yang biasanya dikawal pesawat militer milik Angkatan Udara. Dalam hal mengenai penerbangan secara global, merupakan wewenang dari ICAO (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional) inilah alasan mengapa rute dari lintasan pesawat udara dan kapal tidak ditentukan oleh IMO dengan tujuan untuk menghindari tumpang tindih kewenangan dua organisasi global tersebut, sehingga otoritas ini diberikan kepada negara pantai atau negara kepulauan.

Selain itu terdapat kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh Indonesia sebagai negara penandatangan konvensi, meliputi :

1. Tidak dibenarkan menghambat lintas damai kapal-kapal asing dilaut teritorial kecuali berdasarkan konvensi yang berlaku.

2. Tidak dibenarkan untuk :

- a) Menetapkan persyaratan-persyaratan bagi kapal-kapal asing yang dapat mengakibatkan penolakan ataupun mengurangi hak lintas damai
- b) Melakukan diskriminasi terhadap kapal-kapal yang mengangkut barang-barang dari/ke atau atas nama suatu negara

3. Harus memberikan keterangan/pengumuman yang memadai tentang adanya ancaman bahaya navigasi yang telah diketahui di laut teritorialnya.

Selain beberapa hak yang disebutkan dalam Pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982 menurut pasal 25 konvensi Indonesia sebagai negara pantai atau kepulauan memiliki hak-hak tersebut dibawah ini :

- 1. Indonesia dapat mengambil langkah-langkah atau tindakan yang diperlukan di laut teritorial untuk menghindari terjadinya lintas yang bersifat tidak damai.
- 2. Dalam hal suatu kapal menuju perairan pedalaman ataupun singgah di pelabuhan di luar perairan pedalaman, berhak untuk mengambil langkah-langkah pencegahan terhadap setiap kemungkinan terjadinya pelanggaran izin masuk ke perairan pedalaman.
- 3. Berhak untuk melakukan penutupan sementara daerah-daerah tertentu di laut teritorial bagi lalu lintas damai kapal asing tanpa diskriminasi, bila tindakan penutupan tersebut dianggap perlu untuk melindungi keamanan negara. Tindakan-tindakan tersebut mulai berlaku hanya setelah diadakan pengumuman.

4. Menurut Pasal 26 Konvensi Hukum Laut 1982 maka Indonesia sebagai negara pantai atau kepulauan berhak melakukan pungutan-pungutan tertentuterhadap kapal-kapal asing dengan ketentuan sebagai berikut:

- a) Terhadap kapal-kapal asing tidak boleh dikenakan pungutan hanya karena melintasi laut teritorial
- b) Pungutan terhadap kapal-kapal asing yang melewati laut teritorial, hanya dapat dikenakan sebagai pembayaran atas jasa-jasa tertentu. Pungutan-pungutan tersebut harus dilaksanakan tanpa diskrimninsi.

3. Yurisdiksi Negara Pantai

Ketentuan tentang hukum yang berlaku bagi kapal niaga asing dan kapal pemerintah asing yang dipergunakan untuk keperluan perdagangan di laut teritorial Indonesia berdasarkan Pasal 27 Konvensi Hukum Laut 1982 adalah :

1. Yurisdiksi negara Indonesia tidak berlaku di atas kapal asing yang sedang melintas di laut teritorial. Penangkapan atas seseorang ataupun penyidikan atas suatu kejahatan yang terjadi di atas kapal yang melintas hanya dpata dilaksanakan dalam hal-hal sebagai berikut :

- a. Bila akibat dari kejahatan tersebut dapat meluas sampai ke negara Indonesia
- b. Bila kejahatan tersebut merupakan gangguan terhadap perdamaian negara Indonesia ataupun ketertiban di laut wilayah

- c. Bila diminta bantuan oleh nahkoda kapal, perwakilan diplomatik, ataupun pejabat konsulat negara bendera (*flag state*) dari kapal tersebut
 - d. Bila tindakan-tindakan tersebut perlu diambil dalam rangka pemberantasan lalu lintas narkoba dan psikotropika secara ilegal
2. Ketetapan tersebut tidak mengurangi/mempengaruhi hak negara Indonesia untuk mengambil tindakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan negara untuk melakukan penangkapan atau penyidikan di atas kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial setelah meninggalkan perairan pedalaman.

Dalam kasus-kasus seperti yang disebutkan pada poin 1 dan 2 atas permintaan nahkoda kapal, Indonesia memberikan terlebih dahulu perwakilan diplomatik atau pejabat konsulat negara bendera sebelum mengambil suatu tindakan dan menyediakan fasilitas yang dibutuhkan bagi pejabat perwakilan atau konsulat sebagai media komunikasi dengan awak kapal tersebut. Dalam keadaan darurat pemberitahuan itu dapat disampaikan bersamaan dengan pengambilan tindakan yang diperlukan. Dalam melaksanakan cara-cara pengambilan tindakan penahanan para petugas setempat harus memperhatikan kepentingan navigasi.

Kecuali pengambilan tindakan yang berkaitan dengan pelanggaran-pelanggaran terhadap ketentuan tentang pencemaran lingkungan laut, tidak dibenarkan untuk mengambil sesuatu tindakan di atas kapal asing yang sedang

melintasi laut wilayah, melakukan penahanan ataupun penyidikan atas suatu tindakan kejahatan yang terjadi sebelum kapal tersebut memasuki laut wilayah, bila kapal tersebut bertolak dari pelabuhan negara asing dan hanya sekedar berlayar melintasi laut wilayah tanpa memasuki perairan pedalaman.

1. Ketentuan-ketentuan tentang yurisdiksi perdata Indonesia terhadap kapal-kapal asing sesuai Pasal 28 Konvensi Hukum Laut 1982 diatur sebagai berikut :

- a) Tidak dibenarkan untuk menghentikan ataupun membelokkan pelayaran kapal asing di laut wilayah dengan tujuan untuk memberlakukan yurisdiksi perdata Indonesia atas seseorang yang berada di atas kapal
- b) Tidak dibenarkan untuk melakukan pungutan/iuran atau menahan kapal untuk kepentingan penyelesaian perkara perdata, terkecuali dengan alasan untuk menuntut tanggung jawab kapal atas kelalaian tidak memenuhi kewajibannya selama perjalanan atau untuk keperluan pelayaran melalui perairan Indonesia
- c) Ketentuan titik b tersebut tidak mempengaruhi hak negara Indonesia untuk melakukan pungutan/iuran ataupun melakukan penahanan untuk kepentingan penyelesaian perkara perdata terhadap kapal asing yang berada di atau sedang melintasi laut wilayah setelah meninggalkan perairan pedalaman berdasarkan peraturan hukum yang berlaku.

Ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi kapal-kapal perang asing dan kapal pemerintah asing lainnya yang beroperasi bukan untuk kepentingan perdagangan (*non commercial*) diatur sebagai berikut :

1. Definisi kapal perang menurut Konvensi Hukum Laut 1982 adalah, bahwa yang dimaksud dengan kapal perang adalah kapal angkata perang dari suatu negara, yang diberi tanda-tanda pengenal kebangsaannya, berada di bawah komando seorang perwira yang diangkat oleh pemerintah negara yang bersangkutan serat namanya tercantum dalam daftar dinas yang berlaku atau sebangsanya, dan diawaki oleh anak buah yang tunduk di bawah disiplin angkatan perang (*armed forces*) dalam hukum positif Indonesia kapal perang berarti semua kapal kepunyaan Angkatan Laut suatu negara yang memakai tanda-tanda di luar, yang menunjukkan kebangsaan kapal-kapal perang di bawah komando seorang perwira yang ditugaskan oleh pemerintahnya dan yang namanya tercantum dalam daftar angkatan laut dan mempunyai anak buah yang berdisiplin Angkatan Laut yang teratur (Pasal 8 Undang-undang Nomor 19 Tahun 1961).
2. Setiap kapal perang yang tidak mentaati hukum dan peraturan lintas pelayaran melalui laut wilayah negara pantai dan tidak mengindahkan semua permintaan atau peringatan yang telah disampaikan kepadanya, bila dikehendaki negara pantai dapat memerintahkan untuk segera meninggalkan laut wilayah (pasal 30).
3. Negara Bendera harus memikul tanggung jawab internasional atas segala kerugian atau kerusakan yang timbul sebagaia akibat dari tidak diindahkannya hukum dan peraturan Indonesia tentang lintas pelayaran melalui laut wilayah

ataupun ketentuan-ketentuan konvensi dan peraturan hukum internasional yang berlaku.

4. Kecuali untuk hal-hal yang telah ditentukan dalam rancangan konvensi, kekebalan kapal-kapal perang atau kapal pemerintah lainnya yang beroperasi bukan untuk tujuan perdagangan tetap dijaga (pasal 32).

B. Implementasi Hak Lintas Damai Dalam Regulasi Peraturan Perundang-Undangan Nasional

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut PBB 1982.

Semenjak Deklarasi Djuanda, Pemerintah Indonesia terus memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara di dalam setiap perundingan bilateral, trilateral, dan multilateral dengan negara-negara di dunia ataupun di dalam setiap forum-forum internasional. Puncak dari diplomasi yang dilakukan adalah dengan diterimanya Negara Kepulauan di dalam UNCLOS 1982.

Melalui UU No.17 tahun 1985,Pemerintah Indonesia meratifikasi/mengesahkan UNCLOS 1982 tersebut dan resmi menjadi negara pihak. Sebagai tindak lanjut dari pengesahan UNCLOS 1982, Pemerintah Indonesia telah menerbitkan UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No. 38 tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Dua Landasan hukum tersebut, khususnya PP No.38 tahun 2002, telah memagari wilayah perairan Indonesia yang sejak dicabutnya UU No. 4 Prp tahun 1960 melalui UU No.6 tahun 1996. Bagi Indonesia,

UNCLOS 1982 merupakan tonggak sejarah yang sangat penting, yaitu sebagai bentuk pengakuan internasional terhadap konsep Wawasan Nusantara yang telah digagas sejak tahun 1957. Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945; Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut) (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3319); dasar pengertian yang meliputi, sebagai berikut :

- a) Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
- b) Pulau adalah daerah daratan yang terbentuk secara alamiah dikelilingi oleh air dan yang berada di atas permukaan air pada waktu air pasang.
- c) Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.
- d) Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

- e) Garis air rendah adalah garis air yang bersifat tetap di suatu tempat tertentu yang menggambarkan kedudukan permukaan air laut pada surut yang terendah.
- f) Elevasi surut adalah daerah daratan yang terbentuk secara alamiah yang dikelilingi dan berada di atas permukaan laut pada waktu air surut, tetapi berada di bawah permukaan laut pada waktu air pasang.
- g) Teluk adalah suatu lekukan jelas yang penetrasinya berbanding sedemikian rupa dengan lebar mulutnya sehingga mengandung perairan tertutup yang lebih dari sekedar suatu lengkungan pantai semata-mata, tetapi suatu lekukan tidak merupakan suatu teluk kecuali apabila luasnya adalah seluas atau lebih luas daripada luas setengah lingkaran yang garis tengahnya ditarik melintasi mulut lekukan tersebut.
- h) Alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.
- i) Konvensi adalah United Nations Convention on the Law of the Sea Tahun 1982, sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17

Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).

j) Negara Republik Indonesia adalah Negara Kepulauan.

Salah satu poin penting yang ditekankan dalam Negara pantai dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut territorial dengan menggunakan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schemes*) sebagaimana diatur oleh Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982. Demikian juga pelayaran dengan menggunakan hak lintas transit karena ketentuan Pasal 41 Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengatur alur laut dan skema pemisah lintas transit, yaitu bahwa negara-negara yang berbatasan dengan selat (*states*

2. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.

Pasal 11 ayat 1 Undang-undang No. 6 tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia menyatakan bahwa kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut territorial dan perairan kepulauan.

Ketentuan ayat 2 (a) mendefinisikan lintas sebagai navigasi melalui laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan melintasi laut tersebut tanpa melalui perairan pedalaman atau berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman. Pengertian lintas menurut ayat 2 (b) meliputi pula navigasi melalui laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat

berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut. Akan tetapi ayat 3 mensyaratkan bahwa lintas damai tersebut harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin, mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, member pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara, yang berada dalam bahaya atau kesulitan.

Nampak bahwa ketentuan-ketentuan diatas merupakan penulisan kembali pasal 18 Konvensi Hukum Laut 1982 dengan memasukkan pula perairan Indonesia sebagai laut yang dapat dilayari secara damai oleh kapal masing-masing.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

Untuk melaksanakan ketentuan pasal 11 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, pada tanggal 28 Juni 2002, pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Melalui pasal 1 ayat 2 dan 3 PP No. 36 Tahun 2002 bahwa pengertian hak lintas damai (*Innocent Passage*) bagi kapal-kapal asing melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia ini merujuk kepada pengertian lintas dan lintas damai dalam Undang-undang No. 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.

Selanjutnya Pasal 2 PP No. 36 Tahun 2002 menyatakan bahwa kapal-kapal asing dapat melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan melintas dari suatu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman.

Berdasarkan uraian di atas, maka pengaturan lintas damai melalui laut teritorial dalam Pasal 2 PP No. 36 Tahun 2002 lebih luas dari pada yang diatur dalam Undang-undang No. 6 Tahun 1996. Pengaturan lintas damai didasarkan pada lintas damai melalui laut teritorial untuk keperluan melintas dari suatu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut lepas atau zona eksklusif.

Pasal 12 ayat 1 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 menyatakan bahwa lintas damai dianggap damai apabila tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, apabila kapal tersebut sewaktu berada di laut teritorial dan atau perairan kepulauan Indonesia melakukan salah satu kegiatan yang dilarang oleh Pasal 19 ayat 2 Konvensi Hukum Laut 1982, dan hukum internasional lainnya dianggap tidak melakukan lintas damai menurut undang-undang ini.

Untuk mengatur lebih lanjut mengenai lintas damai tersebut sesuai dengan Pasal 12 ayat 3 Undang-undang No. 6 Tahun 1996, Pasal 4 PP No. 36 Tahun 2002 memuat ketentuan mengenai kegiatan-kegiatan dari kapal asing yang

melakukan lintas damai dari laut teritorial dan perairan kepulauan yang dianggap tidak damai, yaitu :

- a) Melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran prinsip-prinsip hukum internasional sebagai mana tercantum dalam Piagam PBB;
- b) Melakukan latihan atau praktik dengan senjata macam apapun;
- c) Melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- d) Melakukan perbuatan yang merupakan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- e) Meluncurkan, mendaratkan atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal; dan
- f) Hilir mudik di laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lalu lintas.

Kegiatan-kegiatan lain dari kapal asing yang melakukan lintas damai dari laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia yang dianggap tidak damai menurut pasal 5 ayat 1 adalah :

- a) Membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan perundang-undangan dibidang bea cukai, fiskal, imigrasi, dan saniter;

- b) Kegiatan penangkapan ikan secara ilegal;
- c) Kegiatan riset atau survei secara ilegal;
- d) Perbuatan yang bertujuan untuk mengganggu sistem informasi, setiap fasilitas atau instalasi komunikasi lainnya; dan
- e) Perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah.

Lebih lanjut, ayat 2 menyebutkan jenis-jenis kegiatan lain dari kapal asing yang dianggap tidak damai yaitu :

- a) Merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya;
- b) Melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati laut; atau
- c) Merusak atau mengganggu kabel dan pipa laut.

Bertitik tolak dari uraian di atas nampak bahwa kegiatan-kegiatan kapal asing di perairan nasional Indonesia yang dianggap tidak damai mengacu pada ketentuan Pasal 19 ayat 2, dan Pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982. Pencantuman pasal 21 ini dimaksudkan agar pemerintah Indonesia dapat mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencegah terjadinya segala gangguan terhadap keamanan, ketertiban umum, dan kepentingannya di dalam laut teritorial dan perairan kepulauannya.

Permasalahannya adalah Peraturan Pemerintah No. 36 tahun 2002 tidak menyebut secara spesifik tentang kata “Indonesia” setelah kalimat “ancaman atau penggunaan kekerasan dan kemerdekaan politik dan pertahanan atau

keamanan". Dengan tidak disebutnya kata "Indonesia" semakin menegaskan bahwa peraturan pemerintah tersebut merupakan penulisan kembali Pasal 19 ayat 2, dan Pasal 21 Konvensi Hukum Laut 1982. Disarankan agar kata "Indonesia" ditambahkan dalam Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 setelah kalimat "ancaman atau penggunaan kekerasan dan kemerdekaan politik dan pertahanan atau keamanan".

Ketentuan mengenai larangan bagi kapal-kapal asing selama melakukan hak lintas damai melalui perairan nasional Indonesia termuat dalam pasal 6. Menurut ketentuan pasal ini bahwa dalam melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, di selat-selat sempit, kapal-kapal asing dalam melakukan pelayaran di alur laut yang ditentukan tidak boleh berlayar mendekati pantai kurang dari 10% dari lebar selat yang sempit tersebut.

Disamping hal-hal yang telah diuraikan diatas, peraturan pemerintah memuat pula beberapa ketentuan kewajiban-kewajiban kapal asing. Pertama, menurut pasal 3 ayat 1 bahwa kapal-kapal asing dalam melaksanakan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dengan tujuan untuk berlayar dari suatu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut lepas atau zona ekonomi eksklusif wajib menggunakan alur laut yang sesuai dengan asal tujuan pelayarannya. Kedua, berdasarkan ayat 2 bahwa kapal-kapal asing yang melakukan lintas damai di dalam laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk berlayar dari suatu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif akan menuju perairan pedalaman atau salah satu pelabuhan

atau sebaliknya wajib menggunakan alur laut yang sesuai dengan asal dan tujuannya.

Ketiga, menurut pasal 7 ayat 1 bahwa kapal-kapal penangkap ikan asing yang melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan wajib berlayar dalam alur-alur pelayaran. Berdasarkan ayat 2 bahwa kapal-kapal penangkap ikan juga wajib menyimpan peralatan penangkapan ikannya di dalam palka.

Keempat, pasal 8 ayat 1 mewajibkan kapal riset kelautan atau survei hidrografi asing dalam lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk berlayar dalam alur laut.

Kelima, kapal riset kelautan atau survei asing menurut ayat 2 wajib menyimpan peralatan riset atau survei yang tidak merupakan bagian dari peralatan navigasi dalam keadaan tidak bekerja.

Keenam, kapal asing dalam melakukan pelayarannya menurut pasal 9 dibebankan kewajiban untuk senantiasa untuk :

- a) Memonitor Radio Berita Laut Indonesia, dan
- b) Memperhatikan kegiatan kapal-kapal yang melakukan pelayaran antar pulau.

Ketujuh, kapal asing menurut pasal 10 ayat 1 juga wajib melunasi setia pungutan yang bertalian dengan layanan khusus yang diberikan kepadanya sewaktu melakukan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.

Kedelapan, pasal 11 ayat 1 mewajibkan kapal tanker asing, kapal ikan asing, kapal riset kelautan atau kapal survei hidrografi asing, dan kapal asing bertenaga nuklir atau kapal asing yang memuat bahan nuklir atau bahan lainnya yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, dalam melaksanakan lintas damai hanya untuk melintas dari suatu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif melalui perairan Indonesia menggunakan alur laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional.

Selanjutnya mengenai penangguhan lintas damai, Panglima Tentara Nasional Indonesia menurut pasal 14 ayat 1 dapat melarang untuk sementara waktu lalu lintas damai kapal asing dibagian-bagian tertentu dari laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia apabila hal demikian dianggap perlu untuk melindungi keamanan dan keperluan latihan senjata. Menurut ayat 2 bahwa penangguhan demikian harus diberitahukan oleh Kementerian Luar Negeri kepada negara-negara asing melalui saluran diplomatik dan diumumkan melalui Berita Pelaut Indonesia. Pengumuman tersebut harus terlebih dahulu memperoleh penetapan mengenai daerah dan jangka waktu berlakunya penangguhan sementara dari Panglima Tentara Nasional Indonesia. Menurut ayat 3 bahwa penangguhan demikian mulai berlaku paling cepat 7 (tujuh) hari telah pemberitahuan dan pengumuman.

4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982, Hak Lintas Damai dideskripsikan dengan jelas, akan tetapi tidak mengatur secara rinci bagaimana penerapannya

konsep secara teknis. Sebagaimana telah diketahui sebelumnya bahwa dalam penerapan teknis seperti penentuan lintasan atau alur pelayaran yang akan dilalui oleh kapal-kapal asing diserahkan penentuannya kepada negara pantai, dan dalam hal ini Organisasi Maritim Internasional tidak mengaturnya dikarenakan untuk mencegah tumpang tindih kewenangan dengan Organisasi Penerbangan Sipil Dunia, dimana jalur lintasan antara kapal dan pesawat udara berada dalam satu *line*.

Secara teknis lapangan, dalam pelaksanaan lintas damai di perairan teritorial Indonesia diatur dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang secara khusus mengatur pelaksanaan kegiatan pelayaran di perairan Indonesia. Diundangkannya Dalam Pasal 1 ayat 45 yang dimaksud:

“Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.”

Pasal 1 ayat 45 mendelegasikan bahwa dalam menentukan suatu alur yang akan digunakan dalam pelayaran, perlu diperhatikan kriteria kawasan yang akan ditentukan sebagai alur laut, yakni kedalaman, lebar serta sirkulasi kendaraan laut di kawasan tersebut harus sesuai dengan standar keamanan yang layak bagi kapal untuk melintas di kawasan perairan yang akan ditetapkan sebagai alur atau dengan kata lain, keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim (Pasal 1 ayat 32). Kemudian pada ayat 56 mengenai pengawasan keselamatan pelayaran, Menteri

menunjuk syahbandar yang merupakan pejabat pemerintahan yang memiliki kewenangan tertinggi di suatu pelabuhan yang bertugas mengawasi keselamatan pelayaran. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mencakup kegiatan pengangkutan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan kawasan perairan Indonesia bagi semua kapal asing yang berada di perairan Indonesia, dan semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (Pasal 4). Sebagaimana dengan Konvensi Hukum PBB 1982, Undang-undang ini juga mengamanatkan bahwa kapal yang melintas di wilayah teritorial Indonesia tidak dipungut bayaran, bayaran yang dipungut terhadap suatu kapal hanya merupakan biaya penggunaan jasa atau fasilitas pelabuhan negara pantai (Pasal 176).

Pelabuhan (*ports*) yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 dihubungkan dengan penetapan batas laut teritorial suatu Negara sebagaimana terdapat dalam Pasal 11 yang berbunyi : *For the purpose of delimiting the territorial sea, the outermost permanent harbour works which form an integral part of the harbour system are regarded as forming part of the coast. Off-shore installations and artificial islands shall not be considered as permanent harbour works*, yang maksudnya adalah bahwa pelabuhan permanen yang ada paling luar merupakan bagian dari sistem pelabuhan di pantai, tetapi instalasi lepas pantai dan pulau buatan tidak dianggap sebagai pekerjaan pelabuhan permanen. Pasal 12 Konvensi Hukum Laut 1982 menyebut tempat pelabuhan di tengah laut (*roadsteads*), yaitu tempat berlabuh di tengah laut yang biasanya dipakai untuk

bongkar muat dan menambat kapal yang terletak seluruhnya atau sebagian di luar batas luar laut teritorial adalah termasuk dalam laut teritorial. Persyaratan pelabuhan internasional diatur oleh IMO dan sangat erat hubungannya dengan *ISPS Code (International Security Port System)*.

ISPS Code merupakan peraturan internasional mengenai keamanan kapal dan pelabuhan/fasilitas pelabuhan. Bagian dari Kode Internasional ini, berisi ketentuan wajib yang acuannya telah dibuat dalam *Chapter XI-2* Konvensi Internasional tentang Keselamatan jiwa di laut, sebagaimana diamandemen. Kode internasional ini secara tegas mengatur hal-hal sebagai berikut:³⁶

- 1) Kerangka kerja internasional yang meliputi kerjasama antara negara-negara peserta, Badan-badan Pemerintah, Administrasi Lokal, dan Industri Pelayaran, serta Pelabuhan, untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional;
- 2) Tanggungjawab dan peran dari masing-masing Negara-negara Peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal, dan industri pelayaran, serta pelabuhan, pada tingkatan nasional dan internasional untuk meningkatkan keamanan maritim;
- 3) Pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal;

³⁶ Wilem Nikson, Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim, hlm. 47

- a) Penyediaan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar di tempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan; dan
- b) Memastikan kepercayaan bahwa ketentuan-ketentuan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

Dalam rangka mencapai sasaran hasilnya, ketentuan (*codes*) ini juga memasukkan sejumlah persyaratan fungsional antara lain:³⁷

- 1) pengumpulan dan pemeriksaan informasi berkenaan dengan ancaman keamanan dan pertukaran informasi tersebut antar negara peserta;
- 2) mewajibkan pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal dan fasilitas pelabuhan;
- 3) pencegahan akses yang tidak berkepentingan ke kapal, fasilitas pelabuhan dan area terlarang untuk umum;
- 4) mencegah pembawaan senjata yang tidak memiliki ijin, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal atau fasilitas pelabuhan;
- 5) menyediakan peralatan untuk membunyikan alarm sebagai reaksi terhadap ancaman keamanan atau insiden keamanan;
- 6) mewajibkan rancangan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan pada hasil penilaian keamanan;

³⁷ *Ibid.*

- 7) mewajibkan pelatihan, gladi, dan latihan, untuk memastikan agar terbiasa dengan rancangan dan prosedur pengamanan.

Keselamatan dan keamanan pelayaran ini menjadi tanggung jawab Pemerintah Indonesia. Didalam UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pada BAB XVIII disebutkan bahwa penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh Pemerintah. Keselamatan pelayaran adalah terpenuhinya kondisi kelaiklautan kapal dan kenavigasian (UU No.17 Tahun 2008 pasal 117 ayat 1). Sementara keamanan pelayaran adalah kondisi yang tenang dan damai bagi kapal-kapal yang ada di laut. Peran dan fungsi Syahbandar di pelabuhan selaku fungsi Otoritas pemerintahan negara pelabuhan (*Port State*) adalah melakukan penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban keselamatan dan keamanan di pelabuhan/Bandar (pasal 207 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran). Penjelasan ini menunjukkan setiap kapal yang masuk dan akan meninggalkan pelabuhan sudah melalui secara hukum proses penegakan dan pengawasan ditaatinya aturan keselamatan dan keamanan pelayaran di pelabuhan itu berlaku internasional, oleh karena itu kapal yang telah mendapat pelayanan di negara bendera maka otoritas negara bendera (*Flag State*) melalui nakhoda kapal memiliki tanggung jawab penuh terhadap kapal beserta isinya selama dalam pelayaran dan mendapat pelayanan.

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi laut secara jelas dan padat disampaikan pada pasal-pasal pada beberapa Bab dalam UU. Nomor 17

Tahun 2008 tentang Pelayaran, undang-undang ini terdiri dari beberapa bab sebagai berikut :

Bab I Ketentuan Umum

Bab II Asas dan Tujuan

Bab III Ruang Lingkup Berlakunya Undang-undang

Bab IV Pembinaan

Bab V Angkutan di Perairan

Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Bab IX Kelaiklautan Kapal

Bab X Kenavigasian

Bab XI Syahbandar

Bab XII Perlindungan Lingkungan Maritim

Bab XIII Kecelakaan Kapal, Pencarian dan Pertolongan

Bab XIV Sumber Daya Manusia

Bab XVII Penjagaan Laut dan Pantai

Bab XVIII Penyidikan

Bab XIX Ketentuan Pidana

Bab XX Ketentuan Lain-lain

Bab XXI Ketentuan Peralihan

Peran dan fungsi Syahbandar di pelabuhan selaku fungsi Otoritas pemerintahan negara pelabuhan (*Port State*) adalah melakukan penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban keselamatan dan keamanan

di pelabuhan/Bandar (pasal 207 UU.Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran).
Penjelasan ini menunjukkan setiap kapal yang masuk dan akan meninggalkan pelabuhan sudah melalui secara hukum proses penegakan dan pengawasan ditaatinya aturan keselamatan dan keamanan pelayaran di pelabuhan itu berlaku internasional, oleh karena itu kapal yang telah mendapat pelayanan di negara bendera maka otoritas negara bendera (*Flag State*) melalui nakhoda kapal memiliki tanggung jawab penuh terhadap kapal beserta isinya selama dalam pelayaran dan mendapat pelayanan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

- Secara nasional pengaturan mengenai hak lintas damai terdapat dalam:
 - 1) UU No 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, yang kemudian direvisi menjadi UU No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
 - 2) UU No 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention of the Law of the Sea 1982*.
 - 3) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - 4) Peraturan Pemerintah No 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia
- Negara pantai dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dapat mewajibkan kapal asing melaksanakan hak lintas damai melalui laut territorial dengan menggunakan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schemes*) sebagaimana diatur oleh Pasal 22 Konvensi Hukum Laut 1982. Demikian juga pelayaran dengan menggunakan hak lintas transit karena ketentuan Pasal 41 Konvensi Hukum Laut 1982 yang mengatur alur laut dan skema pemisah lintas transit, yaitu bahwa negara-negara yang berbatasan dengan selat (*states bordering straits*) dapat menentukan alur laut (*sea lanes*) dan skema pemisah pelayaran di selat-selat apabila diperlukan untuk meningkatkan lintas transit yang aman sesuai dengan peraturan internasional yang dibuat oleh organisasi internasional yang berkompeten, yaitu dalam hal ini IMO.

B. SARAN

Indonesia memiliki hak dan kewajiban sebagai negara kepulauan yang memiliki kedaulatan dan yurisdiksi penuh atas laut teritorialnya dan dalam penetapan alur lintas bagi kapal asing yang melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, penetapannya harus dengan ketentuan-ketentuan yang telah disepakati secara internasional berdasarkan saran-saran yang direkomendasikan atau diusulkan oleh pihak-pihak yang berkepentingan, sebagai contoh adalah IMO (*International Maritime Organisation*) sebagai organisasi internasional yang berkompeten. Selain itu harus diadakan publikasi jelas dan meluas secara internasional dan mengharuskan adanya pencantuman alur laut dan skema pemisah lalu lintas pada peta agar diketahui secara meluas, yang nantinya dipergunakan untuk pelayaran internasional. Selain untuk menjamin dan menghormati adanya kebebasan navigasi secara internasional, hal tersebut sangat penting guna menjaga ketahanan dan pertahanan Indonesia dari peristiwa yang terjadi di laut dan perairan kepulauan yang dapat mengancam integritas dan stabilitas Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan.

- 1) Indonesia harus meninjau kembali garis-garis pangkal laut wilayah dan menyesuaikannya dengan ketentuan-ketentuan dalam konvensi, baik dengan ketentuan-ketentuan dalam laut wilayah maupun ketentuan-ketentuan dalam negara-negara nusantara.
- 2) Memperjelas batas-batas laut teritorial dengan negara-negara tetangga yang belum memiliki perjanjian dengan Indonesia, sehingga klaim dan

tumpang tindih atas suatu laut teritorial bisa terselesaikan dan kapal-kapal asing yang melintas di perairan tersebut tanpa rasa ragu dan waswas.

- 3) Melaporkan garis-garis pangkal laut wilayah yang sudah dibuat oleh Indonesia berdasarkan UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No. 38 tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia ke Sekretaris Jenderal PBB.
- 4) Indonesia harus mengkaji PP 36 tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia terkait kesesuaiannya dengan Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982), jika kemudian ditemukan ada hal yang tidak sesuai dengan ketentuan internasional, atau terdapat aturan yang merugikan Indonesia sebagai negara kepulauan, dapat diantisipasi dengan segera.
- 5) Kewajiban Indonesia berkenaan dengan pelayaran internasional ini adalah memberikan keamanan pelayaran internasional sekaligus melakukan pengawasan terhadap lalu lintas kapal asing, sehingga tidak merugikan kepentingan Indonesia. Indonesia mempunyai kewajiban untuk tidak menghalangi pelayaran internasional, tetapi juga mempunyai hak untuk mengambil langkah-langkah perlindungan kepentingan di laut teritorialnya terutama mencegah lalu lintas kapal yang tidak damai. Indonesia harus mempunyai peraturan perundang-undangan tentang pelayaran dan mempublikasikannya, sehingga kapal asing mengetahuinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Semedi. 2011. *Pengawasan dan Penindakan di Bidang Kepabeanan*. Jakarta. Kementerian Keuangan Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan Pusdiklat Bea dan Cukai.
- Boer Mauna. 2005. *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Alumni: Bandung.
- Didik Mohammad Sodik. 2011. *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Jakarta: Relika aditama.
- Etty R. Agoes. 1991. *Konvensi Hukum Laut Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Jakarta. Penerbit Abardin.
- Haeriani. 2011. *Bencana Alam Dalam Perspektif Tata Negara Darurat*. Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar.
- J.G Starke. 2008. *Pengantar Hukum Internasional*, terjemahan dari *Introduction to International Law..* Sinar Grafika. Jakarta.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. 2008. *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Penerapan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982)*. Jakarta
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1978. *Hukum Laut Internasional*. Binacipta: Bandung.
- . 2003. *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III*. Alumni: Bandung.
- Moh. Mahfud MD. 2010. *Kontitusi dan Hukum dalam Kontroversi Isu*. Jakarta. Rajawali Press
- Tunggul, Arif Djohan. 2011. *Tanya Jawab Hukum laut*. Harvarindo. Jakarta.
- Subagyo Joko. 2005. *Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Symmons, Ciive Ralph. 1979. *The Maritime Zones of Island in International Law. Developments in International Law*. Martinus Nijhoff Publishers : The Hauge, The Netherlands.
- Willem Nikson. 2009. *Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di laut dalam Penegakan Hukum, Keselamatan, dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim*. Badan Koordinasi Keamanan Laut. Jakarta.

Perundang-undangan :

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kwajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomr 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Website :

<http://sasmini.staff.uns.ac.id/2009/07/14/teori-hak-lintas-damai-dan-pengaturannya-di-indonesia/> diakses pada 22 September 2012, pukul 22.15 Wita

<http://www.pksplipb.or.id/index.php/publication/article/116-membangun-visi-negara-kepulauan.html> Diakses pada 6 Maret 2012 pukul 21.46 Wita

<http://www.tandef.net/pengusiran-kapal-lusitania-expresso-tanggal-11-maret-1992>, di update tanggal 17 November 2012, jam 16.00 Wita